

comitato di redazione: Tullia Catalan, Franco Cecotti, Patrick Karlsen, Giulio Mellinato, Raoul Pupo, Monica Rebeschini, Fabio Todero, Marta Verginella

direttore: Tristano Matta

responsabile: Galliano Fogar

redattore: Fabio Todero

direzione, redazione e amministrazione:

Istituto regionale per la storia del movimento di liberazione nel Friuli Venezia Giulia

34136 Trieste, Salita di Greta 38 - tel e fax (040) 44004

<http://www.irsml.it>

La rivista non s'intende impegnata dalle interpretazioni e vedute espresse da articoli e note firmati o siglati. Non si restituiscono i manoscritti anche se pubblicati. È vietato riprodurre in tutto o in parte gli articoli senza citarne la fonte.

Gli articoli pubblicati nella rivista «Qualestoria», nella sezione Studi e ricerche sono sottoposti a procedure di peer-review. Gli autori sono pertanto invitati a non inserire nei testi riferimenti diretti che ne consentano l'identificazione.

In copertina:

QUALESTORIA - BOLLETTINO DELL'ISTITUTO REGIONALE PER LA STORIA DEL MOVIMENTO DI
LIBERAZIONE NEL FRIULI VENEZIA GIULIA

periodico semestrale

N.S. anno XXXVIII, n. 1, giugno 2010

iscrizione al ROC n. 16557 del 29.06.2000

quote di abbonamento per il 2008:

ordinario 30 Euro; sostenitore 60 Euro; per l'estero 41,5 Euro.

Costo di questo numero 15 Euro; arretrati il doppio.

I versamenti vanno effettuati su:

- c.c.p. 12692349 intestato a Istituto regionale per la storia del movimento di liberazione nel Friuli Venezia Giulia

- BANCOPOSTA IT / 48 / H / 07601 / 02200 / 000012692349

- UniCredit Banca IT / 90 / Z / 02008 / 02230 / 000005469067

Poste italiane S.p.A. – Spedizione in abbonamento postale – 70% – DCB Trieste

Stampa: Tipografia Adriatica - Trieste

Sommario

Nota redazionale	5
------------------	---

Frontiera periferia

Rolf Petri	Frontiera, periferia: qualche premessa	7
Stefano Petrungaro	Annettere e connettere: l'Istria e Fiume	21
Pasquale Cuomo	Trieste, l'Italia e i tentativi di espansione commerciale nell'ex Duplice monarchia (1918-1935)	49
Laura Cerasi	Frontiera, periferia. Fascismo e politiche per il porto di Trieste fra spazio nazionale e Mitteleuropa	6159
A. Millo	Porti di frontiera: un commento	89
Maximiliane Rieder	Comopoliti sull'Adriatico. Mercanti ed industriali tedeschi a Venezia e Trieste	97

Note e ricerche

Fulvio Senardi	Fascismo e critica letteraria in due fascicoli della rivista «Transalpina - Etudes italiennes»	133
----------------	--	-----

Schede

Si parla di: Eno Mucchiutti, <i>Il cantante del lager</i> (S. Bon); Gabriella Nocentini, <i>Tutto questo va detto. La deportazione di Maria Rudolf</i> , (S. Bon); Valerio Marchi, «Una degna figlia di Israele». <i>Lina Gentili di Giuseppe. San Daniele del Friuli 1883-Venezia 1901</i> , (S. Bon).	137
---	-----

«Qualestoria» n. 1 – giugno 2010

Nota redazionale

Frontiera, periferia: qualche premessa

di Rolf Petri

Nel periodo tra le due guerre mondiali, la difficile integrazione dei territori «redenti» dopo lo spostamento del confine orientale apriva una complicata partita fra gli impulsi provenienti dal centro politico e le attese e risposte che, con varia intenzione, venivano formulate nelle periferie di nuova acquisizione. Una partita, questa, in cui si intrecciarono intenti di conservazione di posizioni acquisite da parte delle precedenti élite locali, e interventi di natura politica esercitati spesso attraverso il ricorso a un personale di nuova formazione, legato ai centri di potere del nuovo regime. Fu, anche questo, fonte di conflitti e compromessi, di tentativi egemonici e di contrattazioni.

Quelli che seguono sono i contributi alla sessione «Frontiera, periferia» tenutasi il 24 settembre 2009, a Trieste, nell'ambito della quinta edizione dei «Cantieri di Storia» organizzati dalla Società Italiana per lo Studio della Storia Contemporanea. I saggi qui raccolti ruotano attorno ad alcune dinamiche economiche delle terre «redente» orientali, inserendole nel loro contesto storico e vedendole non tanto in una chiave prettamente storico-economica quanto nella loro articolazione commerciale e politica in ambito internazionale, nonché sotto il profilo della loro integrazione nel consesso nazionale, manifestatasi anche come una negoziazione sulle risorse tra élite locali e nuovo centro politico nazionale.

L'idea del panel è scaturita dalle ricerche precedentemente condotte da tre degli autori, Laura Cerasi, Stefano Petrunaro e da chi scrive, nell'ambito del progetto transfrontaliero «Culture dell'Adriatico». I risultati sono poi stati raccolti in un libro intitolato ai *Porti di frontiera*¹, qui di seguito commentato da Anna Millo. Il testo si è misurato con i provvedimenti che il governo fascista tentava di attuare per dare un impulso all'industria e al commercio delle aree orientali così fortemente caratterizzate dall'economia marittima. Ha tentato di confrontare alcune risultanze recentemente acquisite su una vicenda ben presente nella letteratura come quella triestina, con nuove prospettive di ricerca su casi meno intensamente studiati, come quelli di Fiume e Pola. La sessione dei «Cantieri di storia» ha poi offerto non solo l'occasione di presentare e andare oltre i risultati già acquisiti, e di estendere la visuale oltre frontiera grazie al contributo di Pasquale Cuomo, ma anche di discutere con un pubblico particolarmente esperto come quello triestino, raccogliendo i preziosi suggerimenti di alcuni fra gli storici più affermati in questo ambito di studi.

¹ L. Cerasi, R. Petri, S. Petrunaro, *Porti di frontiera. Industria e commercio a Trieste, Fiume e Pola tra le guerre mondiali*, Viella, Roma 2008.

In entrambe le occasioni si è voluto dare risalto a due aspetti cruciali della vicenda economica delle «terre redente». In primo luogo, al tentativo del governo di estendere ai porti altoadriatici alcuni dei provvedimenti speciali che avevano permesso alla Marghera di Giuseppe Volpi di realizzarsi come grande porto industriale, e quindi dato l'avvio a una politica di intervento pubblico che sarebbe stata raccolta e rilanciata, nei territori italiani, dall'amministrazione militare alleata prima, e dai governi repubblicani poi. In questo senso, l'area altoadriatica appariva come una *periferia* dello spazio nazionale, difficile da integrare in una fase di crisi dei commerci internazionali nei primi anni Venti e di chiusura degli spazi economici nazionali, come quella seguita alla grande crisi del 1929.

In secondo luogo, il governo fascista si faceva interprete, anche, del mantenimento di relazioni commerciali e di scambio verso l'area danubiana e centro-europea, che le élite economiche giuliane avevano sviluppato nel corso dei due secoli precedenti, nell'ambito della monarchia asburgica (periodo, questo, a cui nel presente fascicolo si dedica il contributo esterno, ma complementare alla parte monografica, di Maximiliane Rieder). A questa continuità si mostravano particolarmente interessati i principali esponenti dell'economia marittima locale. Essa sarebbe stata perseguita con molte difficoltà, intrecciando relazioni e accordi commerciali con i Paesi di cui si componeva il nuovo assetto geopolitico dell'Europa centro-orientale. In questo senso, i porti altoadriatici costituivano anche una *frontiera* da valicare, per proiettarsi entro una Mitteleuropa raramente evocata, ma sempre presente sullo sfondo delle strategie di contrattazione politica poste in essere dalle élite locali, soprattutto dopo il drammatico riassetto dei confini in seguito alla creazione del *Großdeutsche Reich* e poi allo scoppio del conflitto.

Le leggi speciali: un punto di partenza

Prima di entrare nel merito di queste considerazioni può essere utile richiamare la genesi delle ricerche raccolte nel libro sui *Porti di frontiera*. La scelta del campione delle città portuali indagate – Trieste, Fiume e Pola – non è stata infatti casuale, ma ha una piccola preistoria a cui forse vale la pena, anche qui, accennare. Vent'anni fa, chi scrive ha pubblicato uno studio sulle leggi speciali per l'industria che avevano preceduto la Cassa per il Mezzogiorno. Sia cronologicamente sia sotto il profilo giuridico, queste disposizioni, inserite nei provvedimenti per la creazione dei porti industriali di Napoli (1904) e di Venezia-Marghera (1917), formavano una prassi giuridica che attraversava tutti i regimi e le fasi della storia italiana succedutisi fino agli anni Sessanta. Porto Marghera, in particolare, assurse sin dagli anni Venti a modello ispiratore per altri interventi finalizzati a favorire, con franchigie doganali, esenzioni tributarie, e talora con sistemazioni e cessioni gratuite di terreni e tariffe ferroviarie di favore, l'installazione di nuove zone industriali. Oltre all'area altoadriatica ne venivano beneficate le

città di Bolzano, Ferrara, Livorno, Apuania (Massa e Carrara), Palermo, Roma, e le aree di cui tra poco diremo².

Nell'insieme dei casi si possono individuare alcune caratteristiche di cui due in particolare meritano di essere qui richiamate. In primo luogo, insieme al DDL 688 del 24 aprile 1919 per Genova e alle leggi speciali per Porto Marghera, Napoli, Palermo e Livorno, a cui nel secondo dopoguerra si sarebbero aggiunte quelle per Ravenna e Porto Corsini nonché per i porti centro-meridionali e insulari di competenza della Cassa per il Mezzogiorno (Pescara, Bari, Brindisi, Taranto, Vibo Valentia, Messina, Catania, Siracusa, Cagliari e altri ancora), le misure speciali qui richiamate formarono un *corpus* di norme ideate per incentivare l'industrializzazione dei porti. Una simile strategia trovava la propria giustificazione nello sforzo di industrializzazione di un Paese fortemente dipendente dalle importazioni di materie prime ed energetiche, la cui prima trasformazione nel luogo d'approdo costituiva a quei tempi un imperativo economico perentorio. In altre parole, in quel frangente storico, viste le linee dello sviluppo tecnologico e industriale internazionale, e le caratteristiche e dotazioni dell'Italia, ai porti e alla loro industrializzazione spettava un ruolo strategico.

Il secondo punto a cui dare risalto rimanda alla scelta di un titolo come *La frontiera industriale*. Era parso infatti che quelle agevolazioni servissero a spingere, con la forza dell'intervento statale, il tessuto industriale oltre i margini di una industrializzazione «spontanea». Durante il fascismo riguardavano in prevalenza le regioni del Nordest e della Toscana, verso cui l'industrializzazione si stava da tempo irradiando dal triangolo industriale, mentre due delle eccezioni a tale regola, Roma e soprattutto Palermo, avrebbero avuto uno sviluppo industriale, in base alla proroga delle relative leggi speciali, solo nel secondo dopoguerra, in concomitanza con l'avvio, anche, della Cassa per il Mezzogiorno. In questo senso, riferito alle logiche economiche della localizzazione delle unità produttive, tutte le zone industriali avviate con successo da regimi legislativi speciali si collocavano in «terre di confine», situate per così dire appena al di là del margine economico e geografico delle localizzazioni industriali redditizie. Venivano in essere grazie a una combinazione tra incentivazioni legislative e investimenti realizzati da grandi imprese pubbliche e private, nella maggior parte estranee al territorio di insediamento. Lo spostamento di tale confine economico è stato a suo tempo osservato con grande acume da Francesco Mauro³. Nell'ambito della legislazio-

² R. Petri, *La frontiera industriale. Territorio, grande industria e leggi speciali prima della Cassa per il Mezzogiorno*, Franco Angeli, Milano 1990, pp. 26-30 e 64-70.

³ F. Mauro, *Industria e ubicazioni*, vol. 1, Hoepli, Milano 1944, pp. 15-17; all'epoca di Mauro, i riferimenti teorici dell'economia delle localizzazioni erano soprattutto tedeschi: J. Heinrich von Thünen, *Der isolierte Staat in Beziehung auf Landwirtschaft und Nationalökonomie*, Fischer, Stuttgart 1842; A. Weber, *Über den Standort der Industrien. Erster Teil: Reine Theorie des Standorts*, Mohr, Tübingen 1909; W. Christaller, *Die zentralen Orte in Süddeutschland. Eine ökonomisch-geographische Untersuchung*, Fischer, Jena 1933; A. Lösch, *Die räumliche Ordnung der Wirtschaft. Eine Untersuchung über Standort, Wirtschaftsgebiete und internationalen Handel*, Fischer, Jena 1940; si veda anche R. Petri, *Spazi, territori, confini*, in «Archivio trentino» (2009), 1, pp. 207-222.

ne speciale per l'industria rientravano casi in cui il concetto di «frontiera» assumeva l'accezione di una perifericità riferibile anche alla vicinanza del confine politico. Lo sforzo di integrare territori di recente annessione nello spazio economico italiano è infatti riscontrabile nel caso di Bolzano, dove gli stessi meccanismi di legge fecero nascere una zona industriale piuttosto importante.

Entrambe le tipologie qui richiamate – l'industrializzazione dei porti e l'acquisizione di terre economicamente e politicamente marginali rispetto all'espansione geografica del tessuto industriale italiano – trovano riscontro nell'azione di governo rivolta alle aree «redente» sul confine orientale. Le misure ideate per potenziarne l'apparato portuale e industriale si concretizzarono, tra l'altro, con il RDL 2260 del 10 agosto 1928 per l'agevolazione tributaria e doganale degli insediamenti industriali e portuali di Trieste, Monfalcone, Muggia e Aurisina; con la costituzione, nel 1929, di una Società anonima zona industriale del porto di Trieste; con il RDL 646 del 28 marzo 1929 per l'agevolazione di industrie nell'area portuale di Pola; con il RDL 737 del 5 aprile 1928 per l'agevolazione delle industrie fiumane e, infine, con l'istituzione, nel 1930, della Zona franca del Quarnaro. Le leggi speciali per Trieste, Fiume e Pola si univano dunque a quelle emanate per Napoli, Venezia, Livorno e Palermo in un'ottica di industrializzazione dei porti, e a quella emanata nel 1934 per Bolzano nello sforzo di intervenire in termini economicamente stabilizzanti nelle terre annesse al Regno d'Italia in seguito alla Prima guerra mondiale. Ma apparivano andare per qualche motivo oltre la distanza minima utile dalla frontiera dell'espansione spaziale «spontanea» dell'industria, in quanto condividevano con Roma e Palermo lo stesso rinvio nel tempo della loro realizzazione pratica. Con tutta evidenza, infatti, le leggi speciali per Trieste, Fiume e Pola, non produssero nell'immediato risultati apprezzabili in termini di nuove localizzazioni produttive.

Perché? Questa domanda, che non era stata approfondita nella ricerca sulla *Frontiera industriale*, è stata il punto di partenza dell'indagine sui *Porti di frontiera*, costituendo quindi in un certo senso una prosecuzione. In realtà, le ragioni dell'insuccesso delle iniziative governative si sono rivelate, nel proseguo delle indagini, assai diverse tra loro, e divergenti anche rispetto alle ragioni valide per Roma o per Palermo. Si è evidenziato, in particolare, il peso delle dinamiche sociali e politiche, e in particolare delle stratificazioni locali e regionali degli interessi e delle aspirazioni di vecchie e nuove élite economiche, amministrative e politiche. Sono altresì emersi dei forti, e di volta in volta diversi, vincoli di contesto, fossero essi di carattere storico o geografico. Di tutto questo parlano i contributi qui raccolti, approfondendo alcuni aspetti già abbozzati nel libro e aggiungendone altri, inediti.

Fiume e Istria: facili da annettere, difficili da connettere

Come ha appurato Stefano Petrungaro, a Pola le agevolazioni andarono a beneficio di poche imprese, tra cui due cantieri navali di modeste dimensioni e altre due piccole fabbriche preesistenti nonché l'unica creazione nuova di qualche rilievo, il cementificio Portland. Con l'introduzione della politica autarchica negli anni Trenta e la costituzione dell'Azienda carboni italiani, in cui confluirono le miniere dell'Arsa, sia il porto di Pola sia altri piccoli porti istriani, di cui alcuni dediti unicamente all'imbarco di materie prime, si trovarono a far parte di più ampi sistemi di traffico, ma questo in funzione quasi esclusiva del rifornimento di carbone, bauxite, sabbie silicee e altre materie prime, imbarcate per raggiungere i siti di produzione italiani, non per ultimo quello di Porto Marghera⁴. L'industrializzazione di Pola ricevette dunque qualche modesto impulso, mentre il traffico marittimo suo e quello degli altri, più piccoli, porti istriani ebbe un discreto andamento grazie allo sfruttamento dei giacimenti istriani ai fini dell'economia autarchica. Di conseguenza, il traffico portuale dell'Istria del periodo risaltava, specie sul lato degli imbarchi, rispetto al languire dei piccoli porti adriatici affacciati sulla sponda occidentale.

Eppure, di là da questi flussi di materia prima e dalle attività estrattive e portuali ad essi connesse, il carattere subalterno dell'integrazione istriana nell'economia nazionale difficilmente permetteva di parlare di un successo dell'operazione annessionistica sotto il profilo dello sviluppo regionale. Pertanto, le difficoltà dell'economia autoctona perdurarono e le tensioni sociali da esse ingenerate si rivestivano di connotazioni etniche e nazionali, riversatesi in contrasti tra italiani da un lato e sloveni e croati dall'altro. L'inquietudine che s'impadronì degli stessi amministratori della penisola traspare da una lettera che nel 1934 il prefetto Oreste Cimatori inviò al ministero dell'Interno. In essa il funzionario governativo constatava, sconcolato, che la città, la quale «sotto l'Austria aveva un aspetto ameno e signorile, ora è in piena decadenza». Egli invocava interventi più incisivi «perché, qui, l'elemento allogeno fa facilmente dei confronti»⁵.

Non fu migliore, ma sul piano delle attività portuali semmai peggiore, la situazione di Fiume. Nel 1924, le élite locali filo-italiane avevano salutato con grande entusiasmo l'annessione della città al Regno d'Italia, ma tale impeto era destinato a diradarsi ben presto sotto l'effetto delle perduranti difficoltà economiche. Queste non indussero il governo a istituire una vera e propria zona industriale, ma a emanare una serie di leggi speciali di vario raggio territoriale, di cui la più importante dispose, nel 1930, l'istituzione di una Zona franca per il Golfo del Quarnaro. Gli impianti portuali ereditati

⁴ Cfr. S. Petrungaro, *Pola, il porto e la sua penisola*, in L. Cerasi, R. Petri, S. Petrungaro, *Porti di frontiera*, cit., pp. 175-214.

⁵ Lettera Cimoli al Ministero dell'Interno, 30 luglio 1934, Archivio Centrale dello Stato, Min. Int., Direzione generale dell'amministrazione civile, Podestà e consulte municipali, b 234, f 30 (Pola).

dall'epoca ungherese, ormai sovradimensionati rispetto al fabbisogno, vennero tuttavia ammodernati e tecnicamente potenziati, ma ciononostante i traffici subirono un autentico tracollo, dal quale non si sarebbero più ripresi durante tutto il periodo interbellico⁶. Soprattutto sul lato degli sbarchi non vi fu traccia alcuna della ripresa senz'altro apprezzabile che dalla metà degli anni Trenta si poté osservare a Trieste. Fiume dovette al contrario assistere a un'ulteriore riduzione delle spedizioni verso l'entroterra, per cui il traffico di ogni genere apparve «nettamente dimezzato»⁷. Nemmeno il sostegno concesso all'industria locale fu di grande aiuto per le attività commerciali marittime. Beneficiarono delle agevolazioni la raffineria, il silurificio e i cantieri navali, specie durante gli anni dell'autarchia, ma molte piccole industrie dovettero ridurre la propria attività, quando non scomparvero del tutto⁸.

Quali furono le cause di questo insuccesso? Nell'analisi di Petrungaro, grande momento ebbero i risultati deludenti della regolazione delle tariffe commerciali con i Paesi dell'Europa centro-orientale. I fiumani spingevano per una politica che avrebbe dovuto assegnare il commercio con l'Austria prevalentemente a Trieste, e quello con l'Ungheria prevalentemente a Fiume. Grazie agli accordi internazionali con l'Ungheria, stretti nel 1927, e a quelli successivamente stabiliti con Trieste, tale suddivisione fu anche raggiunta. Essa rimase, però, sulla carta. Prevaleva da un lato la posizione di forza di cui godeva nelle negoziazioni l'élite politica ed economica triestina, mentre dall'altra la geografia delle vie di comunicazione esistenti decretava l'insuccesso fiumano. La linea ferroviaria che collegava Budapest a Fiume era quella che passava per Zagabria e quindi la Jugoslavia. Favorito dal governo jugoslavo, il porto di Sušak, confinante con l'abitato e le aree portuali di Fiume, da piccolo bacino di supporto si trasformò nel più grande scalo di transito jugoslavo, facendo al contempo prosperare le industrie esistenti o attivate *ex novo* nell'area portuale e cittadina.

La geografia intesa come consolidarsi delle direttrici di traffico attraverso i secoli in forza della morfologia del terreno e dell'evoluzione politica dei territori: è questo il tema che Stefano Petrungaro propone nel suo contributo, spingendo l'analisi oltre gli aspetti già trattati in *Porti di frontiera*. Emerge, così, un vincolo, non assoluto ma relativo alle capacità e opportunità di investimento, decisamente pesante per i tentativi di connettere l'area fiumana via terra a quella istriana ed entrambe a Trieste, nonché alle linee di comunicazione italiane ed europee. Un'eredità storico geografica, questa, che grandemente contribuiva a rendere fallimentare il tentativo di integrare le terre «redente» fiumane ed istriane nel sistema economico italiano.

⁶ Solo nel biennio 1928-29 il traffico marittimo di Fiume riuscì ad uguagliare almeno il 40% del dato ante-bellico, rimanendo per il resto del periodo al di sotto di questa già modesta soglia; cfr. R. Petri, *Il sistema portuale del Medio e Alto Adriatico*, in L. Cerasi, R. Petri, S. Petrungaro, *Porti di frontiera*, cit., p. 34.

⁷ E. Corbino, *Il traffico di merci dei porti italiani dal 1922 al 1935*, «Annali del Reale Istituto Superiore Navale di Napoli» 1937-38, Napoli 1938, p. 99.

⁸ Cfr. S. Petrungaro, *Una cruciale periferia: Fiume*, in L. Cerasi, R. Petri, S. Petrungaro, *Porti di frontiera*, cit., pp. 121-173.

Trieste, Italia. Attività portuali e spazi economici dell'Europa centrale

Nel gioco di squadra delle indagini fin qui evocate, chi scrive si è assunto il compito di mantenere una visione d'insieme e comparativa, nella speranza che tale angolatura possa fungere da valido complemento allo studio approfondito dei singoli casi. L'utilità di uno sguardo più distante può forse essere messo alla prova nel caso di Trieste, che in questa come in altre sedi storiografiche si è dimostrato particolarmente complesso e di non facile interpretazione. Il declino sperimentato dal porto cittadino dopo gli «splendori» del periodo ante-bellico, ancora ben presenti nel ricordo dei protagonisti triestini dell'epoca⁹, ha ricevuto grande attenzione anche in sede storiografica. Ma la comparazione effettuata lungo l'asse cronologico può essere utilmente incrociata con un'altra, sincronica e trasversale, che situi l'evoluzione triestina all'interno della concomitante evoluzione di un assetto economico e geografico circostante più vasto. Mentre la prima univocamente comprova l'oggettività del declino, la seconda ci restituisce, come tra poco vedremo, un quadro meno «catastrofico» e se si vuole più «rassicurante», in termini per l'appunto relativi, della situazione portuale triestina tra le due guerre. Si tratta di vedere se e come questi due dati, entrambi ben documentati ma a prima vista di segno opposto, possano trovare un punto d'equilibrio all'interno di una valutazione complessiva.

In ambito altoadriatico, tra i porti affacciati sulla sponda orientale e su quella occidentale, solo pochi riuscirono a ripristinare o a superare i livelli di attività marittima commerciale raggiunti nell'anteguerra. Pur non figurando tra questi ultimi, il porto di Trieste, tra quanti si rivelarono incapaci di uguagliare i movimenti portuali dell'anteguerra, fu quello che a tale traguardo si avvicinava di più. A parte Sušak, che prosperava grazie alla sua capacità di calamitare i traffici balcanici a spese di Fiume, a far meglio di Trieste furono le sole realtà portuali legate a qualche progetto di industrializzazione, come Venezia, Ravenna e la vicina Monfalcone, mentre altre a prevalente vocazione commerciale, quali Ancona e Chioggia, rimasero ben lontane dal livello della ripresa triestina. Nel 1937, Ancona, Chioggia e i porti minori della sponda occidentale – quindi quelli più lontani dai confini di Stato – appena eguagliarono la metà del volume delle merci che avevano trafficato nel 1913, mentre Fiume raggiunse solo poco più di un terzo del dato ante-bellico. Trieste, invece, come già nel 1929, in quell'anno toccò di nuovo il 90% del volume sbarcato e imbarcato prima della Grande guerra, un dato ragguardevole in questo deludente quadro generale¹⁰. Ma tale relativa tenuta risultava poco apprezzata dai protagonisti della politica e dell'economia triestina, inquietati com'erano dall'incupirsi delle prospettive internazionali e dal bilancio

⁹ Cfr. M. Wullschlegel, *Nostalgie asburgiche a Trieste dopo la Grande guerra*, in *Nostalgia. Memoria e passaggi tra le sponde dell'Adriatico*, a c. di R. Petri, Edizioni di Storia e Letteratura, Roma 2010, pp. 213-236.

¹⁰ E. Corbino, *Il traffico di merci dei porti italiani*, cit., pp. 87-99.

negativo del confronto con la situazione dell'anteguerra.

Nell'immediato dopoguerra le preoccupazioni triestine per i costi economici della «redenzione» ebbero motivi solidi benché vari e tra loro diversi. Uno di questi consistette nella brusca perdita del monopolio di scalo marittimo di cui il capoluogo giuliano aveva goduto nella parte occidentale della duplice monarchia, all'interno della quale erano collocate le aree più densamente industrializzate e urbanizzate dell'Impero asburgico. Dopo il 1919 Trieste si trovava invece a far parte di una nazione marittima dotata di numerosi porti di ogni dimensione. Così, annota Cuomo in queste pagine, «il porto di Venezia rappresentò un temibile concorrente nel commercio verso la Germania meridionale»¹¹. Conviene comunque chiedersi in cosa questa concorrenza concretamente consistesse. Karl Pelikan addirittura si è rifiutato di «parlare di una lotta concorrenziale» tra Trieste e Venezia, in quanto per la collocazione geografica degli attracchi e dei relativi collegamenti ferroviari, i bacini d'utenza dei due porti quasi non conoscevano sovrapposizioni¹². Per gli anni tra le due guerre, più che di una competizione per la vendita dei servizi marittimi sul mercato nazionale e continentale, si deve forse parlare di una rivalità nell'attrazione di investimenti in infrastrutture, cantieri, attività armatoriali, linee di navigazione nonché flussi di merce e di persone, tutti all'epoca politicamente indotti o quanto meno influenzati.

Fu poi una percezione diffusa non solo tra i triestini che i traffici postbellici si fossero contratti, come prosegue Cuomo, «anche a causa delle nuove frontiere che imponevano nuovi dazi doganali, tasse di transito e formalità in materia di passaporti che intralciavano la libertà di movimento conosciuta nell'anteguerra»¹³. Le correnti di traffico dell'area mitteleuropea venivano in misura crescente attratte dalla rotta atlantica, per cui Trieste dovette soffrire la concorrenza dei porti a cui facevano capo quei traffici, in particolare Amburgo. La frantumazione dell'Impero asburgico in stati nazionali dalla politica commerciale divergente, e la concorrenza dei porti nordici, in particolare tedeschi, complicarono senza dubbio il quadro di riferimento. E tuttavia ci si deve nuovamente domandare perché, se l'avvento delle frontiere a ridosso del carso fosse stata la causa precipua del declino marittimo commerciale triestino, tale declino risultasse poi così tanto attenuato dal confronto non solo con Fiume, ma anche con porti collocati sulla costa occidentale e quindi ben lontani dal confine di Stato.

Il fattore decisivo per il declino dei traffici marittimi triestini rispetto all'anteguerra sembra infatti da ricercare nel quadro economico internazionale, che tanto negli anni Venti quanto negli anni Trenta colpì gli Stati successori dell'Impero asburgico, e in particolare la stessa Austria, come e più duramente dell'Italia, portando dopo il 1929 a una generalizzata tendenza al bilateralismo commerciale, al protezionismo e alla

¹¹ Dal contributo di Pasquale Cuomo a questo fascicolo.

¹² K. Pelikan, *Triest in Konkurrenz mit Venedig und Rijeka*, tesi di dottorato, Hochschule für Welthandel, Wien 1949, pp. 64-66.

¹³ Pasquale Cuomo in questo fascicolo.

disintegrazione dei mercati. Di questo quadro internazionale la cosiddetta «autarchia» italiana fu una declinazione retorica a uso interno più che un elemento di rilevante originalità. Anzi, in ragione dell'apertura strutturale della sua economia in fase di industrializzazione, e quindi della sua straordinaria dipendenza dal commercio con l'estero, la partecipazione dell'Italia alle esportazioni europee fu un po' più intensa nella seconda metà degli anni Trenta che non dieci anni prima (similmente all'Ungheria, alla Romania e alla Jugoslavia, ma diversamente dall'Austria e dalla Cecoslovacchia, che subirono ulteriori contrazioni)¹⁴. A Trieste, gli effetti della potente variabile indipendente rappresentata dalla congiuntura internazionale si possono riscontrare in un andamento pressoché «sismografico» del traffico marittimo locale, i cui picchi si collocano nel 1924-25, nel 1928-29 e nella seconda metà inoltrata degli anni Trenta, mentre i punti più bassi si toccarono nel primo dopoguerra e all'inizio degli anni Trenta. Non si notano, quindi, andamenti anticiclici riconducibili a fattori locali, simili ad esempio a quelli riscontrabili a Venezia il cui traffico, spinto dall'industrializzazione di Marghera, non sembrava risentire più di tanto della Grande crisi.

Rispetto al fattore congiunturale, la ridefinizione dei confini nazionali alla fine della Grande guerra sembra dunque aver avuto un peso minore. I timori del primo dopoguerra per gli effetti negativi dei dazi e delle formalità burocratiche frontaliere, e per la fine di una politica di incentivazione dei trasporti ferroviari tra l'Adriatico e le aree industrializzate dell'Europa centrale, erano tuttavia più che giustificati. Ma il potenziale negativo delle nuove frontiere, stante almeno all'analisi di Pelikan, venne in buona parte neutralizzato dalla politica commerciale: «Osservando il risultato complessivo di tutti i trattati stretti dall'Italia tra le due guerre, si deve concludere che esso può essere giudicato come estremamente soddisfacente». Secondo l'autore, fu grazie a questi trattati che il porto giuliano poté eludere «il pericolo di una perdita dell'hinterland»¹⁵. Quindi, la preoccupazione che lo scotto per lo spostamento dei confini a est si sarebbe potuto fare salato non fu immotivata. Ma essa indusse a delle azioni politiche, diplomatiche ed economiche poi tutto sommato gratificate da un discreto successo, benché tale esito positivo venisse annacquato dall'andamento sfavorevole della congiuntura internazionale. Non si trattava, però, in alcun modo, di un esito automatico e scontato: le cose avrebbero potuto andare in modo ben peggiore. Trieste e l'Italia si dovettero adoperare intensamente per trovare delle soluzioni che consentissero la ripresa e possibilmente la stabilizzazione dei traffici tra il porto e il suo hinterland tradizionale.

¹⁴ W. Fischer, *Wirtschaft, Gesellschaft und Staat in Europa 1914-1980*, in: *Handbuch der Europäischen Wirtschafts- und Sozialgeschichte*, vol. 6, Klett-Cotta, Stuttgart, 1987, p. 157.

¹⁵ K. Pelikan, *Triest in Konkurrenz mit Venedig*, cit., p. 73 e in generale pp. 69-74.

La parabola triestina vista in chiave comparativa

La creazione di una cornice di trattati bilaterali e multilaterali fu accompagnata da un'attività di prestiti e investimenti pubblici e privati di varia natura. La stratificazione politica, economica e finanziaria di queste relazioni transfrontaliere, e la loro evoluzione fino alla prima metà degli anni Trenta, viene qui di seguito esaminata da Pasquale Cuomo in base a un'ampia documentazione inedita. Emerge, tra l'altro, un ruolo di primo piano di alcuni esponenti dell'élite triestina, che in questo contesto agirono chi nell'interesse proprio di imprenditore, chi nell'interesse della città, chi nel nome dell'Italia, spesso però sovrapponendo nel proprio agire due o tre di tali ruoli. Una sovrapposizione, questa, capace di gettare una luce interessante, e diversa dagli schemi interpretativi più stereotipati, sui rapporti tra centro e periferia, e tra classe politica ed economica nazionale e parti dell'élite triestina. Non che per questo loro protagonismo fossero meno dolorosi la perdita dell'autonomia nel governo locale e provinciale¹⁶ o il contrarsi dei traffici e delle attività commerciali. Ma rimane un fatto rimarchevole che delle attività diplomatiche, commerciali e di investimento oltre frontiera, l'élite triestina non rimanesse una spettatrice passiva, ma condeterminasse in modo rilevante, attraverso i suoi esponenti più attivi su questo fronte, il disegno nazionale di compenetrazione economica dell'area ex asburgica.

Tali spinte subirono, però, una brusca frenata a cavallo tra anni Venti e Trenta, in seguito all'irrompere della crisi economica mondiale. Scrive Cuomo che «i progetti velleitari di espansione economica trovarono una battuta d'arresto definitiva»¹⁷. Al resto avrebbero poi provveduto la politica tariffaria e le attività economiche della Germania, e la pressione crescente di concorrenti terzi sui mercati, ormai regolati, dell'area¹⁸. L'ambizioso disegno politico di espansione economica che l'Italia fascista stava coltivando per l'area balcanica e mitteleuropea, era quindi andato in frantumi? Probabilmente l'espressione «battuta d'arresto» è più adeguata, in quanto l'espansione commerciale è anche, di là dalle retoriche propagandistiche, frutto di un'ordinaria attività di promozione commerciale, di investimento diretto e in portafoglio, e di costante diplomazia economica. Un'attività «normale», dunque, che per il solo fatto di essere promossa da un governo facile a slogan patetici come quello fascista, non può essere ridotta a un'alternativa secca tra successo trionfale e fallimento disastroso. Sotto il profilo di un concetto retoricamente depotenziato di «espansione economica», si dovrà infatti concedere che il bilancio dei tentativi italiani di compenetrazione economica verso l'area dell'Europa centrale e balcanica non fosse interamente in rosso.

Certo, dopo il 1938 la frustrazione delle ambizioni italiane si fece profonda nei

¹⁶ A. Millo, *L'élite del potere a Trieste. Una biografia collettiva 1891-1938*, Franco Angeli, Milano 1989, p. 282.

¹⁷ Pasquale Cuomo in questo fascicolo.

¹⁸ M. Cattaruzza, *L'Italia e il confine orientale: 1866-2006*, Il Mulino, Bologna 2007, pp. 199-200; G. Sapelli, *Trieste italiana. Mito e destino economico*, Franco Angeli, Milano 1990, pp. 143-155.

bacini d'utenza economicamente più interessanti, collocati nell'Austria e nell'ex Cecoslovacchia e quindi in aree ormai direttamente annesse al *Reich* oppure ridotte a brandelli territoriali sottoposti a occupazione nazista. Le conseguenze che Trieste stava affrontando in forza di quei cambiamenti furono aggravate dalle leggi razziali italiane e dalle persecuzioni antiebraiche nelle aree sotto governo nazista, che contribuirono a spezzare consolidati rapporti d'affari tra il porto giuliano e il suo hinterland. Ma tale quadro fosco non ci autorizza a dare, neanche per il periodo successivo al costituirsi del *Großdeutsche Reich*, delle attività italiane di commercio e diplomazia economica una rappresentazione eccessivamente sommaria. Fino a guerra inoltrata, i rapporti di forza tra i due alleati-concorrenti rimasero abbastanza in bilico quanto meno nelle correnti di scambio con l'Ungheria, la Romania, la Bulgaria e l'area jugoslava, un fatto senz'altro degno di nota considerando i diversi potenziali economici, politici e militari entrati in gioco¹⁹. Comunque sia, sotto il profilo dei loro effetti sull'attività marittima e commerciale triestina si potrà dire che le «velleità italiane» risultassero comunque utili a un consolidamento economico difensivo del traffico marittimo di transito, per quanto lontano esso rimanesse da una riconquista delle posizioni perse.

Un'altra componente della relativa tenuta delle attività portuali triestine era rappresentata dalla concomitante crescita della domanda industriale locale. Va messa in relazione a tale trasformazione il fatto che «la tenuta del volume complessivo degli scambi si accompagnasse a una caduta netta del valore delle merci con la contrazione proprio di quelle più pregiate – caffè, cotone – caratteristiche dello scalo giuliano, e a una crescita di merci povere, in funzione dei primi nuovi impianti industriali», come giustamente sottolinea, nel suo contributo, Laura Cerasi. Per i ceti commerciali e l'economia portuale di Trieste, l'impoverimento merceologico del commercio marittimo rappresentava, oltre che un danno immediato, una spia della ricollocazione geografica ed economica complessiva della città, percepita come meno favorevole e lucrativa di quella precedente.

Forse tali reminiscenze concorsero al persistere dell'idea di un'effettiva possibilità di scelta tra opzione industriale e opzione commerciale. Per ragioni ben spiegate da Anna Millo e da Laura Cerasi, la prima non era vista dall'élite locale come una prioritaria opportunità di investimento. In questo senso, gli strumenti d'intervento attivati fra anni Venti e Trenta dal governo fascista non intercettarono gli interessi e i sentimenti dell'élite triestina. Il potenziamento industriale così com'era voluto da

¹⁹ M. Rieder, *Deutsch-italienische Wirtschaftsbeziehungen. Kontinuitäten und Brüche 1936-1957*, Campus, Frankfurt - Main 2003, pp. 163-178, 484; sul bilancio negativo per la stessa Germania nazista degli scambi economici all'interno del così detto *Reichsmarkblock*, comprendente Ungheria, Romania, Bulgaria, Grecia, Turchia e Jugoslavia, cfr. W. Abelshauser, *Mitteleuropa und die deutsche Außenwirtschaftspolitik*, in *Zerrissene Zwischenkriegszeit. Wirtschaftshistorische Beiträge Knut Borchardt zum 65. Geburtstag*, a c. di Christoph Buchheim et al., Nomos, Baden-Baden 1994, pp. 199-232.

Roma e, come i triestini non a torto sospettavano, da Genova e da Venezia, almeno nella misura in cui venne promosso attraverso l'istituzione di una zona industriale nei pressi del porto, si infranse quindi anche contro una sorta di ostruzionismo locale²⁰.

Un conto è tuttavia porre, sul piano discorsivo, l'opzione commerciale favorevole al mantenimento delle caratteristiche di un porto di transito in opposizione al suo potenziamento industriale; un altro è giudicare, in sede storiografica, il realismo di tale alternativa. In questo ci può soccorrere, ancora una volta, il riferimento comparativo a un quadro più ampio, coevo, e quindi diverso dal paragone che i protagonisti erano usi fare con il «prima» edulcorato dell'epoca asburgica, quando la prosperità della città era indubbiamente dipesa dalla sua funzione di porto di transito. Ebbene, tale richiamo nostalgico, nella misura in cui veniva proposto come alternativa all'industrializzazione, aveva scarso fondamento negli anni Trenta. Quasi ovunque si registrava l'impoverimento qualitativo dei commerci marittimi, in ragione sia del dilagare di un protezionismo diretto a ridurre il più possibile l'importazione dei beni strumentali e di quelli di consumo che non fossero di prima necessità né sostituibili con surrogati domestici, sia per il rafforzarsi generale delle dislocazioni produttive all'interno dei porti o ad essi contigue. Queste ultime, dovute soprattutto ai fattori di più lungo periodo già richiamati in precedenza, vennero a loro volta spronate dal protezionismo industriale diffusosi dopo la grande crisi. Quindi si potrà dire che quell'alternativa, ricorrente in alcuni dei discorsi circolanti ancora negli anni Trenta, fu destituita di realismo. Il quadro comparativo, semmai, avrebbe potuto suggerire che laddove maggiore era lo sforzo di industrializzazione del porto, maggiore era anche la crescita assoluta del commercio di transito²¹.

Si noti bene che l'imputazione di scarso realismo non riguarda né le ambizioni profferite a Trieste per rafforzare il più possibile il traffico con i paesi oltrefrontiera, né la volontà di potenziare l'apparato industriale vicino al suo porto. Essa riguarda, esclusivamente, la convinzione che si trattasse di due «opzioni» alternative. E in effetti, nell'avanzare degli anni Trenta i termini di questa contrapposizione si attenuarono. I protagonisti della vita economica cittadina ora trovarono il punto di convergenza in una «gerarchia di priorità circa la destinazione delle risorse che potevano essere ricavate dalla sovvenzioni pubbliche», più simile a «un rinvio ben ponderato» che non a un netto rifiuto della zona industriale²². Fuori dal perimetro ad essa deputato la città giuliana stava del resto ormai dando piena dimostrazione di un'impellente spinta industriale. Come rileva Anna Millo, «da città la cui economia era sostenuta dal porto, Trieste diventa città industriale che vive con il suo sistema portuale. È però una scelta che il ceto economico locale subisce in subalternità rispetto al centro, perché i capitali

²⁰ Si veda L. Cerasi, *Una Porto Marghera per la «porta orientale»? Traffici e industria a Trieste*, in L. Cerasi, R. Petri, S. Petrunaro, *Porti di frontiera*, cit., pp. 41-119.

²¹ Cfr. R. Petri, *Il sistema portuale*, in L. Cerasi, R. Petri, S. Petrunaro, *Porti di frontiera*, cit., p. 20.

²² Dal contributo di Laura Cerasi a questo fascicolo.

dello Stato sono stati determinanti per i salvataggi delle sue imprese, tuttavia la periferia non manca di recepire le indicazioni della politica governativa»²³. Fu forse dovuto, oltre che a più tecniche valutazioni delle opportunità di investimento, anche al risentimento suscitato da tale sottomissione che le élite locali, prevalentemente caratterizzate dalle tradizioni commerciali, armatoriali e finanziarie entrate in crisi dopo il 1929, osteggiarono la realizzazione della zona industriale a regime speciale nei tempi e termini voluti dal governo fascista; e che quindi tale realizzazione subì un rinvio nel tempo grazie alla «scarsa propensione della classe dirigente economica giuliana ad adottare la strategia della crescita indotta», come Laura Cerasi torna a ribadire in queste pagine.

Conclusione

Nel concludere queste note introduttive, preme ribadire ancora una volta l'utilità di immergere le ricerche sui caratteri di *frontiera* e di *periferia* delle terre nord-orientali in un contesto più ampio, incrociando la comparazione lungo l'asse cronologico con un'altra, trasversale e sincronica. Inserire, ad esempio, nel conto dei «costi della redenzione» la sola variabile del nuovo confine, mantenendo invece costanti i valori di contesto, porterebbe inevitabilmente a un giudizio sballato. Tra le variabili di contesto, nel presente caso abbiamo individuato le ragioni economiche, contingenti e strutturali della crescente industrializzazione dei porti; quelle dietro ai cambiamenti nella struttura merceologica e nei flussi di merce sbarcata e imbarcata; quelle dell'andamento del traffico di altri scali affacciati sullo stesso mare; quelle delle fluttuazioni economiche nazionali e internazionali, e altre ancora. Di fronte a tutto ciò possiamo concludere che il bilancio economico della «redenzione», univoco nella sua negatività per Fiume, nel caso di Trieste ci pone ancora di fronte a una serie di domande aperte e di valutazioni incerte.

D'altronde, la presente raccolta di saggi non vuole incaricarsi di fornire una risposta «definitiva». Anche perché non si tratta di riflessioni corali ma a più voci, che comprendono una certa varietà di temi e anche una certa diversità di vedute. È proprio tra le pieghe di tali, pur minime, differenze interpretative che si intravedono alcuni stimoli per le indagini che in futuro andranno oltre le nostre, proponendo nuove ricerche sui altri materiali e altre riflessioni di metodo. Che queste pagine possano fornire qualche spunto utile per l'avvio di quelle indagini è il nostro augurio.

²³ Dal contributo di Anna Millo a questo fascicolo.

Annettere e connettere: l'Istria e Fiume¹

di Stefano Petrunaro

A Fiume a un certo punto si prende una decisione importante: come nelle altre cittadine dalmate, si abbattono le mura. Dalla breccia che si crea nella prima metà dell'Ottocento, la città, che si scrolla di dosso un'armatura d'altri tempi, si rivolge al mare. Inizia così un nuovo capitolo nella storia di quell'abitato, un capitolo che dura fino ai giorni nostri. Ma nel caso di Fiume, rotto un muro se n'è fatto un altro, anzi più d'uno, invisibili, che hanno iniziato a premerla sui fianchi, ad attraversarla al suo interno, impedendole per lungo tempo di coltivare serenamente la sua nuova vocazione marittima. In qualità di «corpo separato», questa la definizione giuridica, del Regno d'Ungheria, la città si trovava, fin dall'inizio dell'era contemporanea, stretta tra il territorio croato da un lato, e i possedimenti degli Asburgo dall'altro. Una città-stato fuori tempo massimo, incapace di sopravvivere se davvero voleva essere un porto. Perché un porto non collegato al suo entroterra, non ha speranze.

Eppure così non sembrava, a chi lo progettava. E in parte aveva ragione. Gli ungheresi di Budapest, insieme a loro élite borghese italiana e ungherese di Fiume e in parte anche quella croata, insomma gli ungheresi e i fiumani, contavano di riuscire a sfruttare il passaggio attraverso il territorio croato, in forza del legame che univa la Croazia-Slavonia alla Corona di S. Stefano. E così fu, per un po'. Il porto venne costruito, la città abbracciò il mare, i bastimenti scaricarono e caricarono enormi quantità di merci. Ma lo spazio, maledetto spazio, rimaneva un problema. Troppo poco per progetti così ambiziosi. Tra Settecento e Ottocento e soprattutto nel corso del secondo, la città guadagnò non pochi metri verso il mare, facendolo arretrare per far posto a interramenti e strade, banchine e moli. La spiaggia era un ricordo; in sua vece, a contendersi lo spazio con l'acqua, c'era un porto moderno ed attrezzato.

Ma ancora non bastava. Non quando quel porto salì le vette delle classifiche degli scali più importanti del Mediterraneo, piazzandosi bene anche a livello europeo. Cioè quando l'ampiezza dello sguardo di progettisti e commercianti si scontrò con la ristrettezza degli spazi del porto, costringendoli a gettare l'occhio al di là della fiumara

¹ Questo è il testo, parzialmente rielaborato, della relazione letta in occasione dei «Cantieri di storia» della Sissco, tenutisi a Trieste tra 23 e 25 settembre 2009. In quell'occasione ho ripreso e approfondito alcune questioni trattate nei capitoli riguardanti il porto di Fiume e quello di Pola, in: L. Cerasi, R. Petri, S. Petrunaro, *Porti di frontiera. Industria e commercio a Trieste, Fiume e Pola tra le guerre mondiali*, Viella, Roma 2008. In nota verranno pertanto riportati solo i riferimenti bibliografici nuovi rispetto a quelli utilizzati nel libro. Per il periodo dualista di Fiume, ad eccezione di dove altrimenti indicato, mi sono largamente avvalso di G. Zucconi, *Una città cosmopolita. Fiume e il suo fronte-mare nell'età dualistica (1870-1914)*, Viella, Roma 2008.

che dà il nome alla città. Ma ecco un problema tipico di Fiume, *il problema di Fiume*: al di là di quel fluido confine, la giurisdizione era di altri. Il territorio della città di Fiume finiva là, prima del fiumiciattolo. Dall'altra parte c'era Sušak, rispetto al livello dei binari che arrivavano da Budapest non ben piazzata, ma con un bel piazzale dove ammassare la legna. O, meglio, lo spazio per costruircelo, un bello spiazzo. Quindi il problema era questo: la ferrovia arrivava da Budapest, ma doveva passare per Zagabria. Per ora amica, o dovremmo dire sottomessa, perlomeno sotto controllo. Ma la geografia, quella è più difficile da domare. È l'oggetto di questo mio intervento.

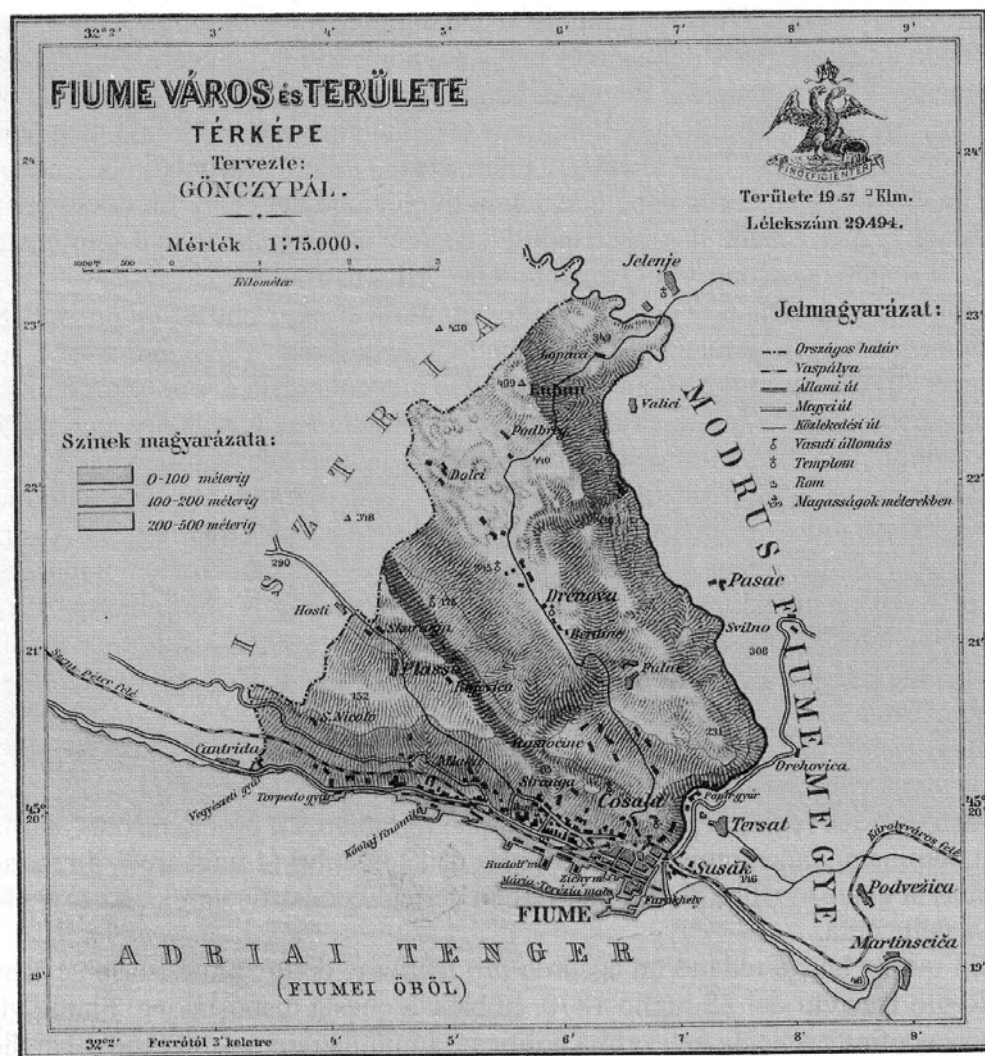


Figura 1: L'isola di Fiume (Fonte: Il territorio ungherese in una mappa ungherese del 1910, tratta da *Shepherd's Historical Atlas*, New York 1923, riprodotta in G. Zucconi, *Una città cosmopolita*, cit., p. 15).

Immaginandoci di sostare preoccupati su una banchina del porto fiumano di fine Ottocento, volgiamo il nostro sguardo nella direzione opposta a Sušak, vista la scarsa fortuna del primo tentativo. Gli occhi si illuminano, un sorriso si diffonde sul viso al ricordo dell'ultima passeggiata sulla Promenade di Abbazia e degli altri luoghi turistici e di cura del golfo quarnerino. Eppure, di nuovo lo stesso problema: lì la giurisdizione è di altri. Soprattutto dopo il compromesso austro-ungarico del 1867, quel territorio contermine si allontana dalla riva. Così che la linea ferroviaria che la *Südbahn* costruisce non mira a connettere il porto a Vienna, bensì la capitale al luogo di villeggiatura. Non è nemmeno una linea adatta al trasporto di merci, bensì solo di persone. Sono queste differenze sostanziali, che certe rappresentazioni iconografiche dello sviluppo della rete ferroviaria in queste aree spesso non restituiscono. Dietro al tratto di penna che indica una strada ferrata occorre leggere le diverse intenzionalità politiche, le diverse destinazioni, quindi, molto concretamente, la diversa tipologia tecnica di ogni singola tratta. Tutto questo le mappe spesso lo appiattiscono, inclusi, di frequente, i rilievi topografici.

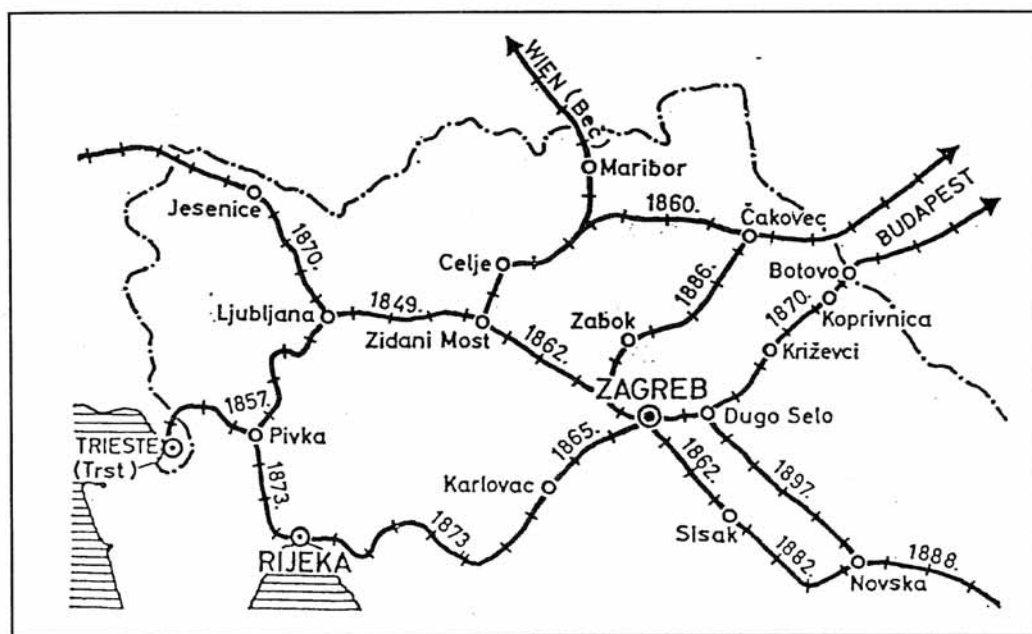


Figura 2: L'appiattimento delle rilevanze (e dei rilievi) (Fonte: Mira Kolar, *Uključivanje Zagreba u željezničku mrežu Europe 1862. godine*, in *140 godina željeznice u Zagrebu (1862-2002)*. Zbornik znanstvenog skupa, Hrvatske željeznice, Zavod za arhivistiku, pomoćne povijesne znanosti i filmologiju Hrvatskog državnog arhiva, Zagreb 2003, pp. 7-20, qui p. 17).

Perché, ad esempio, anche la decisione di costruire in quel modo la tratta che collegava Abbazia a Vienna era una decisione solo in parte politica, poiché essa deve molto anche alla geografia di quei luoghi: le pendenze tra il Carso e il livello del mare sono enormi e avrebbero richiesto investimenti ingenti per traforare la montagna e attraversarla dall'interno. E la moneta pesa ancora di più quando non c'è volontà di spenderla. Perché la meta del raccordo ferroviario costruito dalla *Südbahn*, lo abbiamo detto, non è il porto, Fiume, ma la stazione di villeggiatura, Abbazia. Qui siamo in Cisleitania e lì, anche se a pochi metri più in là, siamo in Transleitania². Niente da fare, meglio giocare in casa, pensarono gli ungheresi, e investire tutto su Budapest. Allora sì che le montagne si potevano anche forare, come nel caso della imponente galleria elicoidale che, inaugurata nel 1899, colmò il salto di quota tra la riva e i binari della linea proveniente da Budapest (via Zagabria e Karlovac).

Viste le difficoltà, la costruzione dei collegamenti ferroviari di Fiume parte in ritardo rispetto a molte altre città portuali. Non tutti i ritardi vengono però per nuocere, tant'è che nel caso fiumano ciò permise di progettare insieme il nuovo porto e la ferrovia, tentando di armonizzarli il più possibile³. Parlo di porto «nuovo» perché così si indica quello che viene costruito ad ovest della Fiumara, quello cioè che diventerà il polo più industriale e degli insediamenti più grossi. Ma alla foce della Fiumara un terminale marittimo esisteva già, da tempo, e se nella seconda metà dell'Ottocento si scartò quel sito per uno sviluppo del porto moderno fu sia perché esso era al di fuori della giurisdizione delle autorità fiumane, sia perché a ovest c'era la possibilità fisica di un'espansione portuale d'ampio respiro. Ma quel che a ovest mancava era lo spazio a terra, a meno che non si pensasse di ricacciare ulteriormente indietro il mare. Perché, per scaricare le merci serve una banchina adeguatamente attrezzata, ma subito dietro servono dei magazzini, dei piazzali, dove provvisoriamente stipare quelle merci, soprattutto quelle ingombranti come la legna. È un esempio non casuale: si tratta di una delle voci più importanti del traffico di questo porto e tale rimarrà per tutto il periodo interbellico. Con una difficoltà che si annunciò già a fine Ottocento, anch'essa rimanendo tale per tutto il periodo successivo, e cioè che a ovest della Fiumara spazio non ce n'era, a differenza che a est, dove alla costruzione di un porto legnami si diede inizio già nel 1892, nel quadro di più ampi lavori di realizzazione di quello che sarebbe stato porto Baross.

Come si vede, alla fine anche gli ungheresi misero piede in quella Sušak croata che era avvertita, e per molti versi lo era di fatto, nient'altro che come una parte integrante

² Per seguire il dibattito sulla stampa legato alla progettazione asburgica della rete ferroviaria è molto utile la raccolta di articoli pubblicata in S. Lajnert, *Ustroj željeznica u Hrvatskoj od Austro-Ugarske do danas*, Hrvatske željeznice, Zagreb 2004.

³ Nikola Crnković però sostiene che il ritardo generò anche una fretta che influì molto negativamente sulle scelte legate al nuovo tracciato: N. Crnković, *125 godina riječke željeznice*, in «Dometi. Znanstveno-kulturna smotra Matice Hrvatske – Rijeka», g. 8 (1998), br. 7-12, pp. 53-64, qui pp. 55-56.

di Fiume, ma che per il fatto di trovarsi sotto l'autorità del bano croato si configurava anzitutto come un corpo estraneo al *corpus separatum*. Questo significa ragionare di aree di frontiera: i confini, amministrativi, statali o vie di mezzo, corrono vicini, si spostano nell'arco di pochi anni, cambiano nome, ma non sempre la sostanza delle cose.

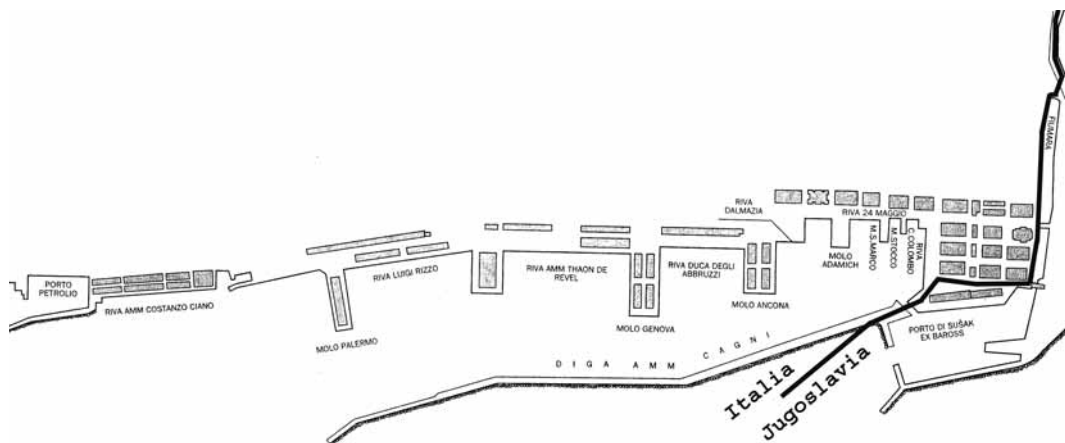


Fig. 3: Confini che spariscono, confini che s'irrigidiscono

Fonte: Ivan Mencer, *Položaj i razvojne mogućnosti riječke luke u razdoblju između dvaju svjetskih ratova*, in *I porti dell'Alto Adriatico: Trieste, Capodistria e Fiume*, Lint, Trieste 1996, pp. 161-175, qui p. 174.

Successe infatti che dopo la Prima guerra mondiale e soprattutto dopo il 1924, il confine tra Fiume e Abbazia, ad esempio, venne meno. Non così, però, quello con Sušak, che anzi si rafforzò. La galleria elicoidale non portava ora i treni in territorio amico, tutt'altro. E il porto di Fiume si ritrovò senza un sicuro collegamento ferroviario con il suo tradizionale entroterra. I diplomatici italiani proposero a quelli del Regno dei Serbi, Croati e Sloveni di gestire insieme la stazione ferroviaria di Fiume, si affittò per un niente al Regno jugoslavo il bacino più grande e meglio attrezzato del porto, ma a Belgrado e Zagabria si avevano altri, più comprensibili programmi: lasciare che gli italiani si pelassero da soli la patata tanto ambita e piuttosto potenziare al massimo il porto di Sušak, che nel periodo interbellico, infatti, fiorì: ampliato, fornito di ulteriori magazzini e attrezzature, persino di una nuova stazione ferroviaria.

E i fiumani? Oltre a veder crescere l'erbaccia in bacini inutilizzati, chiedevano tariffe ferroviarie agevolate, che venivan loro negate o che ottenevano con grande fatica, e proponevano di realizzare un binario secondario che collegasse Sušak a Fiume, con un raccordo parallelo alla riva: un'idea vecchia di diversi decenni, mai realizzata prima, tanto meno ora.

Nella ventina d'anni di appartenenza al Regno italiano si tentò comunque di mantenere in vita questo grande porto, anche modificandolo, se necessario. Venuto meno l'importante scalo legnami, ora in territorio jugoslavo, si predispose ad esempio

la costruzione di una nuova struttura analoga, infine realizzata. Inoltre, si pensò che l'eccezione fiumana giustificasse misure di sostegno anche in termini fiscali e tributari, il più importante dei quali fu la zona franca, istituita nel 1930. Ma questa aiuta chi sta dentro lo spazio dell'eccezione, meno chi rimane fuori. Si consolidò così il problema del «confine interno» alla città e alla provincia, in parte già esistente con il precedente status di «porto franco». L'atteggiamento dei rappresentanti della politica e dell'economia di Fiume in questo periodo fu quindi sempre ambivalente rispetto a privilegi come la zona franca: essa era ritenuta indispensabile, perché ora la città e il porto erano proprio tagliate fuori; ma al contempo era un problema, perché tagliava in due la città, già sottoposta a un intervento di appendicectomia con Sušak. A forza di tagliare, non sarebbe rimasto più niente. Per questo ci fu chi pensò di ricucire i rapporti con gli entroterra tradizionali, sia per il commercio che per il turismo: ma non era un buon periodo, cioè non c'era una buona situazione geopolitica, per nessuno dei due settori. Persino il tentativo di istituire una vettura diretta Fiume - Abbazia - Monaco di Baviera, agli inizi degli anni Trenta, fallì.

Va notato che la zona franca includeva anche la costa liburnica, quindi importanti luoghi di villeggiatura come Abbazia. Aspetto non sempre rilevato, quello della zona franca non fu un provvedimento economico che pensava solo alle fabbriche e alle navi, ma anche agli alberghi. Se ne accorsero subito gli albergatori delle isole vicine, di quelle al momento italiane, come ad esempio Lussino e Cherso. Queste già nel 1923 avevano avanzato la richiesta che venisse istituita una zona franca pensata ad hoc per loro. Ma la risposta da Roma fu che in quel caso sarebbe sorto il pericolo di recidere gli importanti legami col Regno, di vederle così allontanarsi dalla costa.

Chi l'ha detto che la terra è ferma? Non solo non lo è se osservata nel lungo periodo, ma in certi frangenti non lo è nemmeno in un'ottica di corto respiro. Le isole rischiavano di mollare gli ormeggi e partire per una rotta propria, una prospettiva questa impensabile per chi aveva appena gestito la loro annessione, la loro formale inclusione in un corpo più grande, quello del Regno d'Italia. D'altronde, i podestà di quelle isole avevano argomenti non irrilevanti: soprattutto dopo l'istituzione della zona franca a Fiume e lungo la costa liburnica, Cherso e Lussino si ritrovavano «circondate», quasi «assiedate» da regimi di privilegio fiscale, sia da parte italiana che jugoslava. Giuseppe Simonich, medico e presidente dell'Azienda di Cura di Lussingrande, nel 1930 scrive che «questo luogo di cura, estremo lembo di Patria, [...] sente tutta l'amarezza di esser così lontana dal corpo della Madre e così vicina all'astioso rivale su questa sponda»⁴.

C'è poco da fare, uno giustamente si guarda attorno. E quando sei su un'isola non grande, basta poco per spostare lo sguardo da un lato all'altro; e se non sei lontano

⁴ Archivio di Stato di Pisino, fondo Prefektura Istre u Puli (1923-1945), b. 121, X-2/14 (1931), nota di Giuseppe Simonich, medico e presidente della Azienda di Cura di Lussingrande, inviata al prefetto di Pola, datata Lussingrande, 30 marzo 1930.

dalla terraferma, basta poco per vedere la costa, o meglio *le* coste, appartenenti a Stati diversi. Nemmeno l'industria alberghiera quindi, pur resistendo meglio di altre, se la passava bene in quegli anni, né sulla costa, né sulle isole. E volendo aiutare l'una, si scontentavano le altre. Persino le autorità di Brioni si lamentavano della zona franca di Abbazia. Una volta arrivato a Brioni, il nostro ragionamento impiega poco ad approdare in Istria, dove pure era in corso una lotta con la geopolitica e la geografia.

Per armonizzare le due, si pensò di applicare anche qui un modello ritenuto vincente e già utilizzato altrove nel Regno, quello dell'istituzione di una zona industriale. A Pola, in verità, lo si fece con poca convinzione. L'arsenale, poi detto base navale, non doveva più ricoprire il ruolo assegnatogli dagli Asburgo, e nemmeno i cantieri navali erano ritenuti una carta sulla quale scommettere. In luogo di una zona industriale sorsero alcune industrie, la più importante delle quali fu il locale cementificio, che negli anni Trenta visse una fase di ammodernamento e quindi di rilancio. Anche in questo porto ci si imbatte una questione di spazio. Esso era quasi per intero subordinato all'autorità militare, eccetto che per la nuova zona cantieristica privata che, si è detto, non si lanciò sul serio. Altro che porto petroli e scalo legnami: qui il porto non

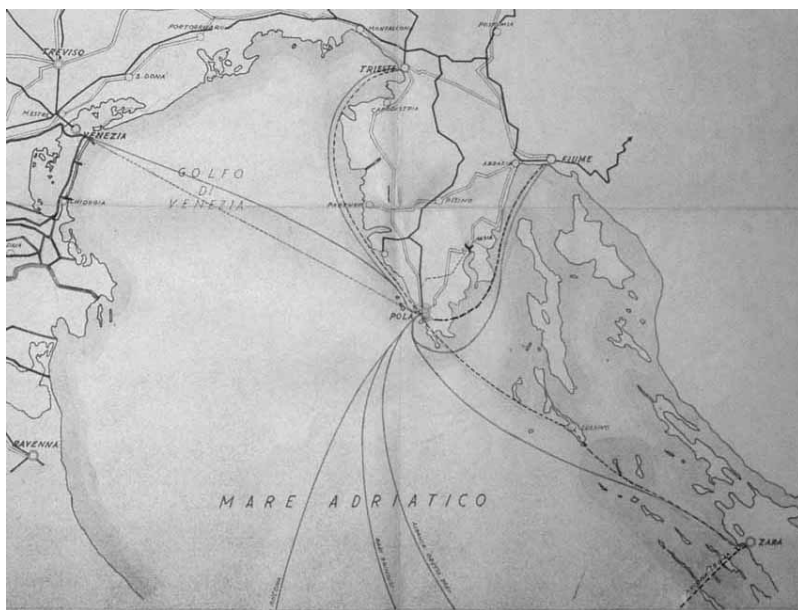


Figura 4: Mappe ad inchiostro simpatico (Fonte: Archivio di Stato di Pisino, fondo Prefektura Istre u Puli (1923-1945), b. 413, X-3/9, titolo originale: *Corografia delle vie di comunicazioni fluviali, ferroviarie, ordinarie, marittime, aeree, in collegamento con la zona industriale di Pola*, s.d. (nel catalogo del fondo archivistico si indica il 1943), dettaglio. La mappa è a colori e la legenda, esclusa dal dettaglio, riporta le seguenti indicazioni: striscia unica blu: «fiumi e canali navigabili»; doppia striscia rossa: «strade ordinarie di grande comunicazione»; striscia unica nera: «ferrovie»; striscia unica turchese: «linee di comunicazioni marittime»; linea tratteggiata azzurra: «linee di comunicazioni aeree»; area gialla: «zona industriale di Pola»).

sembrava adatto a un vasto flusso di merci. E infatti non era mai stato pensato per questo. Alcune mappe del periodo possono ingannare: vi sono segnate zone industriali inesistenti, collegamenti stradali e ferroviari robusti ed efficienti. Non era così.

Il porto situato sulla punta della penisola non doveva tornare utile nemmeno per quella che fu la risorsa principale della provincia, il carbone, che però divenne subito «nazionale», nel senso che se ne appropriò il centro, con scarsa attenzione all'area a cui lo espropriava. Vale a dire che, al solito, non si pensava di avvalersene per rilanciare l'economia locale, bensì per difendere gli interessi nazionali. E nel quadro di quei progetti, il carbone tornava utile altrove, lì andava subito trasportato dopo essere stato escavato così che, non appena uscito dalla terra, doveva presto mettersi in viaggio per mare. Si pensò allora, e in quella prospettiva a ragione, che fosse molto più vantaggioso ampliare e attrezzare meglio i porti situati alle foce del canale dell'Arsa, cioè là dove il carbone veniva estratto. E così si fece: invece che trasportarlo attraverso la penisola, per poi imbarcarlo a Pola, lo si caricava direttamente in quei piccoli ma efficienti porti monofunzionali, a Valdivagna e Stallie. Ma allora perché esisteva un debole collegamento ferroviario tra Trieste e Pola, o meglio un ramo che da Divača scendeva giù lungo la penisola? Perché a suo tempo anche qui la *Südbahn* aveva interpretato gli interessi austriaci, connettendo la capitale al suo maggiore porto militare. È quindi corretto disegnare sulla mappa una linea nera che la legenda ci spiega essere un collegamento ferroviario, però è anche bene sapere che fin dall'inizio esso non era destinato al trasporto di persone e che nemmeno quello delle merci funzionò granché, al punto che i conti finirono presto in rosso. E poi, sempre quelle montagne di mezzo! Il treno arrivava sì a Pola, ma impiegava ore e ore, perché le pendenze impedivano alte velocità⁵.

È bene inoltre sapere che non si operò mai il collegamento, tanto desiderato da alcuni, tra questa tratta ferroviaria e quella che le correva a fianco, poco più in là, che da Abbazia si alzava verso nord e di cui si è già detto. Non si pensava, insomma, alla realizzazione di alcun «sistema» di collegamenti che avvantaggiasse l'economia locale, bensì ad una modesta rete di raccordo pensata per gli interessi viennesi.

Anche nel periodo italiano si progettarono tunnel e ponti per realizzare questo collegamento infrastradario, che non poté trovare realizzazione. Piuttosto, quel che si riuscì a fare fu migliorare il collegamento per il trasporto delle persone tra Pola e Trieste, grazie all'introduzione delle «Littorine» avvenuta nel 1935. Questo permise così a qualcuno di andare a lavorare a Trieste, ma non di aiutare l'economia a Pola⁶.

⁵ I. Blažević, *Željezničko povezivanje Istre u stoljetnom retrospektu*, in «Gospodarstvo Istre. Znanstveno-stručni časopis za gospodarska pitanja», vol. 6 (1993), n. 2, pp. 253-259, qui p. 254.

⁶ Sulla differente vicenda interbellica di Trieste e dei suoi collegamenti ferroviari con l'entroterra dell'Europa centrale si può vedere B. Klabjan, *Razdelitev železniškega omrežja v srednji Evropi po prvi svetovni vojni: vloga 'elezniških povezav med Trstom in Češkoslovaško*, in «Acta Histriae», 16 (2008), 3, pp. 297-314. Utile la mappa riportata a p. 303, che conferma le tesi sostenute nel presente articolo.

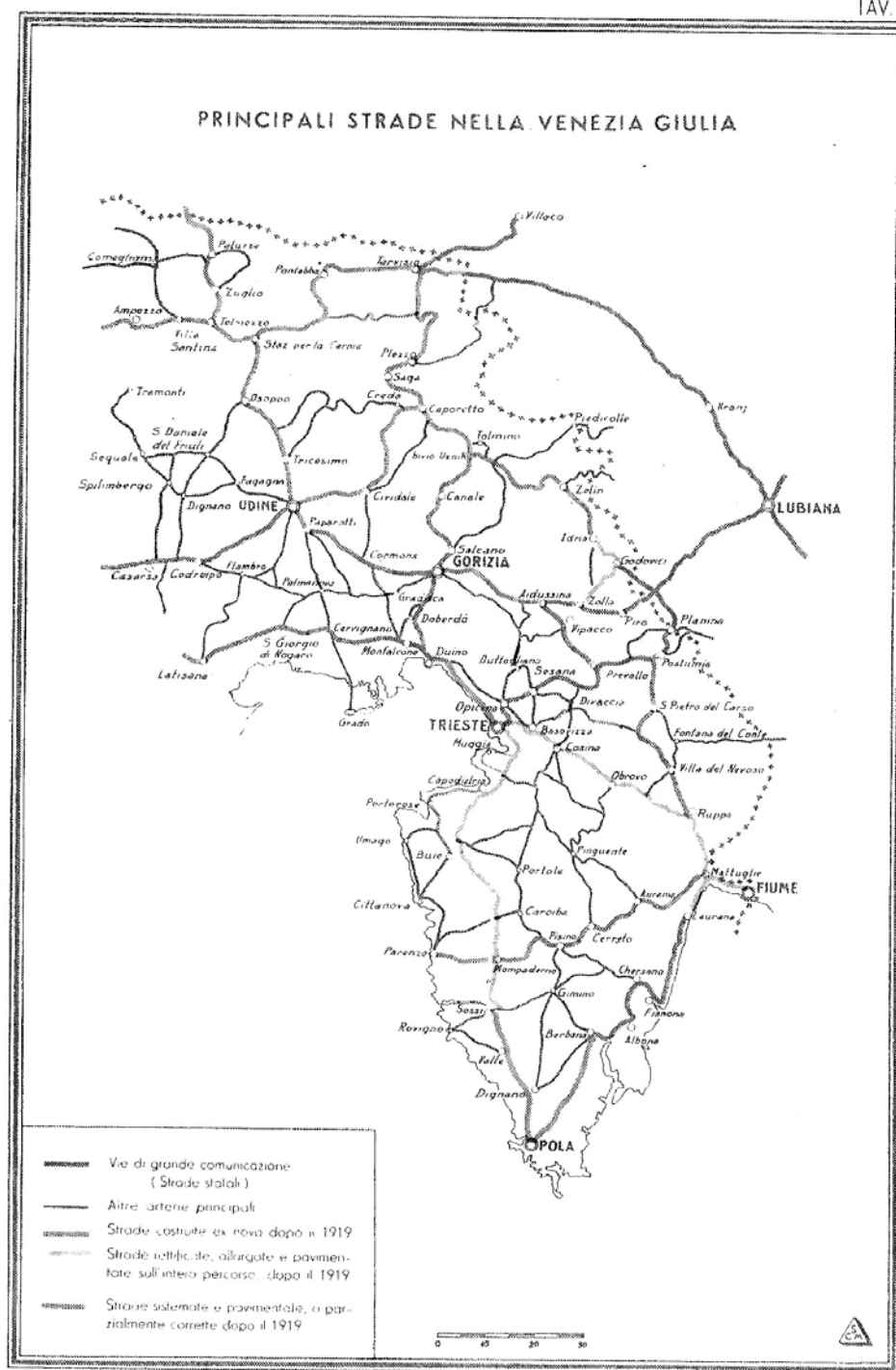


Figura 6: La rete in cui sarebbe stata pescata l'Istria (Fonte: *L'economia della Venezia Giulia*, Università di Trieste, Istituto di Statistica, Trieste 1946, tav. XIV, fuori paginazione).

D'accordo, potrà obiettare qualcuno, per i più semplici c'erano le littorine, e per i più facoltosi l'aereo. Ma non pare che questo bastasse a connettere solidamente una provincia neoacquisita al suo presunto Stato d'appartenenza. E volendo muoversi su quattro ruote? Al di là del fatto che all'epoca la macchina non era certo un bene privato diffuso, nemmeno il traffico commerciale che volesse viaggiare su ruota poteva fare affidamento su una rete stradale adeguata. E questo nonostante l'impressione che lasciano certe mappe o tavole, di cui ormai abbiamo imparato a diffidare o, meglio, che dobbiamo leggere con molte precauzioni, decodificando il messaggio che vogliono trasmetterci, intravedendo quelli trasmessi involontariamente.

Ma il senso di progressivo abbandono che emerge dalle fonti locali ci parla di una situazione ben diversa, di una situazione di relativo «isolamento» della penisola, viste le difficoltà di collegare il capoluogo di provincia sia in direzione est che ovest, sia per mare che per terra. E allora, se tra le due guerre Pola non era ben collegata al resto del Regno, se era economicamente slegata da Fiume per via della zona franca, se era slegata anche dalle sue isole, l'Istria stessa si stava trasformando in un'isola alla deriva. E le correnti sembravano spingerla pericolosamente a est.

Sarà pur vero che la geografia è una realtà malleabile dalla politica, ma a volte sembra proprio indomabile. C'è tutto un versante politico e costruito della natura e dei discorsi che la rappresentano, ma c'è anche un carattere geografico della politica. Pensando all'Istria e alle sue isole, a Fiume, per non parlare di Zara, ci troviamo ad avere a che fare con realtà culturali ed economiche che hanno anche una precisa collocazione geografica, con la quale la politica deve fare i conti. E sono spesso conti salati, che il governo italiano interbellico era disponibile a pagare solo in parte. Si faticò parecchio a connettere, che significa annettere sul serio, le acquisizioni territoriali postbelliche sul fronte orientale. Stabilire e mantenere quei collegamenti, fossero questi destinati al trasporto di merci o di persone, richiedeva uno sforzo notevole e un investimento economico davvero impegnativo.

Si preferì tentare di navigare a vista, evitando gli scogli e le secche, cercando di arrivare in porto sani e salvi. Una volta attraccati, si incontravano problemi nuovi, che spesso erano quelli vecchi detti con nuove parole. A volte erano anche in lingue diverse. «Spazio», «confine», «separazione» e «unione/collegamento» sono i termini che articolano i discorsi, da queste parti più che altrove. E la traduzione, nel senso quasi letterale di attraversamento, non è operazione semplice, quando mancano le strade e le ferrovie, oppure ci sono, ma per passare ti chiedono un dazio che non puoi pagare. Ed è stato così che qualcuno, anzi in molti, nell'arco di circa un cinquantennio, si sono voltati a guardare il mare, hanno sussurrato, in varie lingue, un saluto alla città, e si sono imbarcati su una nave.

Trieste, l'Italia e i tentativi di espansione commerciale nell'ex Duplice monarchia (1918-1935)

di Pasquale Cuomo

La fine della Prima guerra mondiale e lo status dell'Italia come potenza vincitrice alimentarono le ambizioni dei gruppi dirigenti nazionali verso un'espansione politica ed economica nell'Europa centro-orientale. Questa *Ostpolitik* sarebbe stata però impossibile senza l'appoggio e i contatti economici dei ceti dominanti giuliani; infatti, questi ultimi avevano il controllo dei settori economici locali e godevano di una posizione di tutto rispetto anche su scala nazionale e internazionale¹. L'integrazione tra la borghesia italiana e le élites triestine avvenne perciò attraverso l'esaltazione della retorica nazionalista e soprattutto con le scelte di politica economica italiana, che riconobbero e confermarono il ruolo di Trieste così come era stato sancito dalla monarchia asburgica nel primo quindicennio del XX secolo. Il capoluogo giuliano divenne perciò il perno della politica negoziale con gli Stati vicini, in particolare con l'Austria, ricevendo in cambio il sostegno statale ai circoli economici locali, alcuni dei quali occupavano posizioni dominanti nel mercato italiano. In particolare, in questa sede si intende delineare brevemente il tentativo di ricostruzione di un'area di influenza commerciale italiana nel bacino danubiano, indispensabile alle esigenze vitali dell'economia giuliana². Questo disegno velleitario si sarebbe scontrato con la concorrenza delle altre potenze vincitrici, soprattutto la Francia, con la carenza di capitali del sistema economico nazionale, il disavanzo strutturale della bilancia dei pagamenti e, dal 1925, con la ripresa economica della Repubblica di Weimar.

La ripresa dei traffici

Il problema cruciale per l'economia triestina era la ripresa dei traffici con l'entroterra danubiano. Essa era strumentale al progetto di penetrazione commerciale e finanziaria verso l'Europa danubiana e al rilancio del porto giuliano. Le compagnie di assicurazione cittadine, che avevano raggiunto una posizione dominante in Italia insieme all'Istituto nazionale delle assicurazioni, avrebbero potuto garantire un buon

¹ Gli intrecci degli affari e il reticolo del potere della borghesia triestina tra *fin de siècle* e primo dopoguerra sono descritti minuziosamente in A. Millo, *L'élite del potere a Trieste. Una biografia collettiva, 1891-1938*, Milano, Franco Angeli, 1989.

² Lascero' perciò a margine gli aspetti industriali e finanziari della penetrazione italiana nell'Europa centro-orientale, nonostante abbia maturato delle conoscenze maggiori in quei campi.

supporto finanziario alla borghesia locale, mentre stavano conquistando una posizione privilegiata nella fornitura dei loro servizi su scala internazionale. Questo genere di attività era in forte crescita nel 1919-1920, a causa di un effimero *boom* che aveva provocato un'espansione dei traffici e dell'attività economica. Le Assicurazioni Generali e la RAS, oltre ad avere una grande disponibilità di flussi finanziari, possedevano una struttura operativa al di fuori del sistema locale, attraverso la quale riuscivano a controllare delle ampie quote di mercato nei territori dell'ex-Impero austro-ungarico³.

La ripresa del porto era tuttavia fortemente condizionata dalla ricostruzione dei tratti di linea ferroviaria che erano stati distrutti durante la guerra, dalla ridefinizione delle tariffe ferroviarie e dall'esistenza di compagnie di navigazione con una moderna flotta di navi. La marina mercantile giuliana, che era una delle più efficienti del Mediterraneo, aveva subito dei gravi danni durante il conflitto. Il Lloyd triestino, vanto dell'armamento austriaco nella duplice monarchia, delle 69 navi possedute nel 1914 per circa 268.000 tsl., ne dichiarava 11 (per 33.000 tsl.) affondate, 5 vendute e 9 in disarmo (di cui otto requisite nei porti esteri), 7 sequestrate da governi stranieri, 33 sotto requisizione del governo austriaco e 4 requisite mentre erano in costruzione⁴.

Le potenze vincitrici discussero attentamente sul problema dell'assegnazione del naviglio adriatico ex austro-ungarico e stabilirono che dovesse confluire con la flotta mercantile tedesca in un *pool* unico, sul quale le potenze vincitrici avrebbero esercitato le loro rivendicazioni in base alle perdite subite⁵. Il governo italiano riuscì a far passare la tesi che fossero ammessi compensi sulla quota tedesca anche per i danni subiti nel periodo di non belligeranza con la Germania, in modo da far ammettere al risarcimento un cospicuo numero di navi affondate prima dell'agosto 1916, data della dichiarazione di guerra all'Impero guglielmino. Viceversa fu respinta la tesi, appoggiata dai triestini e dagli jugoslavi (con obiettivi antitetici), di escludere dal *pool* le navi di proprietà dei cosiddetti «sudditi alleati» delle nuove province, cioè dei cittadini austriaci di nazionalità italiana. Si poterono stipulare intese soltanto con i singoli Stati dell'Intesa per la cessione all'Italia delle navi ex austro-ungariche (meno quelle spettanti al regno dei Serbi, Croati e Sloveni) che sarebbero state loro assegnate sulla quota di tonnellaggio per le riparazioni spettanti. Tutto il naviglio ex austro-ungarico fu assegnato all'Italia dopo lunghe e laboriose trattative, che con la Gran Bretagna

³ Sulle Assicurazioni Generali sono stati pubblicati studi giubilari, mentre sulla storia RAS nel periodo tra le due guerre mondiali si può vedere: A. Millo, *Trieste, le assicurazioni, l'Europa. Arnoldo Frigessi di Rattalma e la Ras*, Franco Angeli, Milano 2004.

⁴ G. Panjek, *Conseguenze economiche e sociali della guerra nell'area giuliana*, in Camera dei Deputati, Commissione parlamentare d'inchiesta sulle terre liberate e redente (luglio 1920-giugno 1922), vol. I, Saggi e strumenti di analisi, Roma, Servizio informazione parlamentare e relazioni esterne – Ufficio atti e pubblicazioni, 1991, p. 364.

⁵ Il consorzio che riuniva il naviglio mercantile degli ex imperi centrali era gestito dall'Allied Maritime Transport Council (Amtc), istituito nel novembre 1917 per dirigere collegialmente, pur con la preminenza britannica, i trasporti marittimi dell'Intesa. Sulla creazione di questo organismo e la sua amministrazione, cfr. J. A. Salter, *Allied Shipping Control. An experiment in International Administration*, Clarendon Press, Oxford 1921.

trovarono una felice conclusione nell'accordo anglo-italiano (Hipwood - Salvago Raggi) del 1° giugno 1921. Con questa intesa, il Regno Unito si assunse il compito di trasferire all'Italia tutto il tonnellaggio ex austro-ungarico appartenente ad armatori italiani che fosse stato ad essa attribuito dalla Commissione delle riparazioni nella ripartizione del *pool* del tonnellaggio nemico⁶. Si trattava di ben 71 piroscafi per un totale di 378.285 tsl., a cui andavano aggiunti quelli assegnati all'Italia direttamente. Accordi analoghi furono raggiunti inoltre con il governo francese il 20 giugno 1921, ed ebbero un esito positivo anche le trattative speciali condotte con la Jugoslavia. Complessivamente, il naviglio ex austro-ungarico entrato a far parte della marina mercantile italiana ammontava a 275 navi per 862.351 tsl., pari a circa il 30% del totale nazionale, e gli armatori giuliani ne reclamarono il 60%. Della flotta tedesca furono assicurate alla marina mercantile italiana una nave posa cavi, la Città di Milano, da 2691 tsl. e alcuni velieri⁷. Con l'estensione al naviglio ex nemico dei benefici tributari, le compagnie di navigazione giuliane avevano goduto anch'esse dell'esenzione fiscale sui sopraprofiti di guerra. Tuttavia, l'assegnazione del naviglio ex austro-ungarico alla bandiera italiana non risolveva immediatamente la questione relativa alla proprietà di queste navi. Il passaggio agli armatori giuliani non fu immediato secondo le indicazioni della Commissione per le riparazioni di Parigi, anche se relativamente veloce grazie alle loro pressioni su Salata⁸. A parziale risarcimento, le compagnie di navigazione adriatiche avevano goduto fino al 31 dicembre 1921 della esenzione dalla imposta generale e speciale sull'industria. La Federazione degli armatori della Venezia Giulia provò a farsi prolungare questo esonero ma il ministero delle Finanze si rifiutò, dato che con il R.D. 31 marzo 1921, n. 366, era stata estesa alla regione adriatica la legislazione a favore del settore marittimo, comprese le franchigie fiscali⁹.

I danni più rilevanti l'economia triestina li aveva subiti dallo sconvolgimento degli equilibri europei, che avevano messo in luce l'artificiosità del suo sviluppo commercia-

⁶ Nel complesso 71 piroscafi per 378.285 tsl., cfr. Ministero delle Comunicazioni, Direzione generale della marina mercantile, *Sulle condizioni della marina mercantile italiana dal 1915 a tutto il 1925. Relazione del Direttore generale della Marina mercantile a S. E. il Ministro delle comunicazioni*, Roma, Provveditorato Generale dello Stato, 1926, pp.46-47. Su questo tema, già Vittorio Emanuele Orlando si era scontrato con Georges Clemenceau durante gli incontri per la Conferenza della pace di Parigi. Il presidente del Consiglio francese riteneva che il naviglio triestino fosse da considerarsi nemico e quindi soggetto a sequestro, Orlando aveva allora ribattuto di rinunciare alla sua quota di naviglio tedesco in cambio di una quota maggiore di quello austro-ungarico. Cfr. L. Aldrovandi Marescotti, *Guerra diplomatica. Ricordi e frammenti di diario (1914-1919)*, Mondadori, Milano 1942, pp. 323-28.

⁷ Ministero delle Comunicazioni, D.G. della m. m., *Relazione sulle condizioni della marina mercantile* cit., p. 46. Mentre 5 piroscafi ex tedeschi, catturati dall'Italia all'inizio della guerra furono assegnati nell'aprile 1920 dal governo Giolitti alla Cooperativa Garibaldi di Genova, fra non poche polemiche. Cfr. Archivio storico della Banca d'Italia (ASBI), F. 8, Serie Pratiche, n. 75, f. 2, bob. 25, fig. 1877.

⁸ Archivio centrale dello stato (Acs), Presidenza del consiglio dei ministri (PCM), Ufficio centrale per le nuove provincie (UCNP), b. 134, f. 17 (cat. 11/c). Il fondo archivistico non era ancora ordinato al tempo delle mie ricerche archivistiche e per questo motivo indico anche la categoria sotto la quale il documento è temporaneamente segnalato.

⁹ ACS, PCM, UCNP, b.102, f.37 (cat. 4/A). Lettera del Ministro delle finanze Giovanni Battista Bertone a Francesco Salata del 19 agosto 1922.

le. Il capoluogo giuliano non era più l'unico sbocco sul mare di un grande impero e perciò non godeva più di quella rendita di posizione da cui aveva tratto profitto per due secoli; per di più, era entrata a far parte di un Paese ricco di porti concorrenti. Da una parte, questa nuova situazione comprimeva il commercio e faceva chiudere la città in se stessa, alimentando in seguito quello che sarebbe stato il mito della città asburgica; dall'altra, la struttura economica locale poteva continuare la sua trasformazione da mercantile ad industriale, sulla linea di tendenza avviata alla fine del XIX secolo. Questo cambiamento era dovuto in parte alla necessità di sottrarsi all'instabilità economica conseguente alla diminuzione del traffico marittimo, che a sua volta dipendeva dalla congiuntura dei singoli Stati del retroterra giuliano. Si registrò perciò un aumento delle attività industriali quali i cantieri navali, le banche e le aziende tessili, con un ruolo cardine rivestito dai settori tradizionali, società di navigazione e assicurazioni¹⁰. Nondimeno, era necessario continuare a mantenere su livelli alti i traffici commerciali, perché questi erano complementari alla struttura industriale giuliana. Si pensi per esempio alle cointeressenze che c'erano tra compagnie di navigazione e cantieri navali, e il lavoro assicurativo e bancario che lo scambio mercantile alimentava. Anche dopo l'annessione all'Italia, le direttrici dell'attività del porto di Trieste furono uguali a quelle del periodo austriaco: Stiria, Carinzia, Austria inferiore, Boemia e Moravia¹¹. Tuttavia, la quantità dei traffici, salvo casi del tutto eccezionali, si era sensibilmente contratta anche a causa delle nuove frontiere che imponevano nuovi dazi doganali, tasse di transito e formalità in materia di passaporti, che intralciavano la libertà di movimento conosciuta nell'anteguerra. Inoltre, i flussi di traffico nel dopoguerra si erano spostati sulla rotta nord-atlantica e perciò il porto giuliano soffriva, sul piano nazionale, la concorrenza di Genova e, sul piano internazionale, quella di Amburgo. Inoltre, negli anni immediatamente successivi alla fine della guerra, anche il porto di Venezia rappresentò un temibile concorrente nel commercio verso la Germania meridionale¹².

	Genova	Venezia	Trieste
1919	5.625.042	1.265.603	..
1920	5.000.780	1.270.526	..
1921	4.337.996	1.659.176	1.484.983
1922	5.476.789	1.736.799	1.507.311

Tab. 1 - Movimento complessivo delle merci sbarcate e imbarcate nei porti di Genova, Venezia e Trieste dal 1919 al 1922 (tonn.) Fonte: Ministero delle Comunicazioni, D.G. della m.m., *Relazione sulle condizioni della marina mercantile* cit., tavv. 140-41.

¹⁰ G. Sapelli, *Trieste italiana. Mito e destino economico*, Milano, Franco Angeli, 1990, pp. 104-105.
¹¹ G. Panjek, *Conseguenze economiche e sociali della guerra nell'area giuliana* cit., pp. 366-367.
¹² Fiume, invece, poteva essere un «pericoloso» sbocco per i traffici ungheresi.

La principale preoccupazione riguardò perciò il mantenimento di collegamenti ferroviari funzionanti con l'Europa danubiana. Le comunicazioni ferroviarie che univano il porto di Trieste con il suo retroterra erano:

- a) la Ferrovia meridionale (*Südbahn*) che seguiva la direttrice nord orientale con il seguente tracciato: Trieste, Postumia, Lubiana, Graz, Vienna e diramazioni per Budapest e Balcani. La *Südbahn* fu completata nel 1857 e pur essendo la più vecchia era la più soddisfacente come capacità di traffico, infatti era a doppio binario;
- b) la «Transalpina» che seguiva la direttrice settentrionale Trieste, Gorizia, Predicelle, Jesenice, Villach e si collegava con Linz e Praga. Questa linea pur essendo stata completata nel 1906 (1909 se si considera il completamento della linea dei Tauri per Salisburgo), era la meno efficiente perché aveva dei tratti con pendenze molto elevate;
- c) la «Pontebbana» che seguiva la direttrice nord-occidentale (Trieste, Udine, Pontebba, Tarvisio, Villaco, Salisburgo, Monaco), con forti pendenze che arrivavano al 22 per mille e stretti raggi di curvatura¹³.

Sia la Pontebbana che la Transalpina erano due mediocri linee di montagna a semplice binario, tuttavia la prima collegava l'Italia peninsulare con i Paesi centro-danubiani ed era sottoposta ad un quota di traffico non indifferente, mentre la seconda tagliava ben due volte delle linee di frontiera e perciò aveva risentito della diminuzione del movimento commerciale¹⁴.

Dopo l'armistizio uno dei primi problemi per il ripristino del traffico ferroviario era rappresentato dalla Ferrovia meridionale, il cui tracciato di 2234 km si trovava oramai in minima parte in territorio italiano e per il resto era diviso tra Jugoslavia, Austria e Ungheria. Vennero avviate il più presto possibile trattative a livello tecnico con tutte le amministrazioni interessate, nel tentativo di ripristinare le «tariffe adriatiche», cioè gli sconti di favore sui trasporti ferroviari di cui aveva tratto vantaggio il porto di Trieste prima della guerra, ma l'assenza di una gestione unitaria di tutta la linea, la disparità di interessi, i criteri di tassazione espressi in valute differenti su ogni tronco, impedirono a lungo di trovare una soluzione. Soltanto il 1° febbraio 1921 entrò in vigore una tariffa provvisoria per i trasporti tra Trieste e l'Austria e, un mese dopo, la tariffa Trieste - Cecoslovacchia¹⁵. Gli effetti però furono molto limitati perché nel frattempo anche le ferrovie tedesche avevano concesso forti riduzioni sui trasporti verso Amburgo e Brema, facilitati inoltre dalla svalutazione del marco e delle altre divise dei Paesi danubiani rispetto alla lira.

¹³ G. Borruso, C. Bradaschia, G. Borruso, *Le infrastrutture di trasporto terrestre a sostegno dei traffici portuali triestini*, in *Storia economica e sociale di Trieste*, vol. II, *La città dei traffici, 1719-1918*, a c. di R. Finzi, L. Panariti e G. Panjek, Lint, Trieste 2003, pp. 775-776.

¹⁴ P. Pellis, *Ferrovie*, in *L'economia della Venezia Giulia*, a cura di P. Luzzato Fegiz, Stabilimento tipografico nazionale, Trieste 1946, p. 146.

¹⁵ G. Enderle-Burcel, *Österreich und Tschechoslowakei. Hinterland zwischen Triest und Hamburg*, in «Prager Wirtschafts und Sozialhistorische Mitteilungen», Institut für Wirtschafts- und Sozialgeschichte, Philosophische Fakultät der Karlsuniversität, Praha 1994, p. 13.

	19	19	19	19	19	19
	19	20	21	22	23	24
Austria	3,1	0,4	0,1	0,0	0,0	0,0
	430	967	006	097	014	014
Cecoslovacchia	3,8	1,5	1,2	2,4	2,9	2,9
	157	729	080	151	550	542
Germania	3,0	1,7	1,2	0,2	0,0	0,0
	440	510	045	323	020	230

Tab. 2 - *Cambi medi annuali della valuta austriaca, cecoslovacca e tedesca* (US. cents x unità valuta nazionale) (Fonte: R. Di Quirico, *Le banche italiane all'estero, 1900-1950. Espansione bancaria all'estero e integrazione finanziaria internazionale nell'Italia degli anni tra le due guerre*, Fucecchio, Epap, 2000, p. 316, tab. A1).

Nel 1921 l'area di attrazione di Trieste sulla base del costo dei trasporti arrivava solo fino a Vienna, mentre la Cecoslovacchia aveva più convenienza ad instradare i traffici verso i porti della Germania settentrionale¹⁶. Inoltre, il materiale rotabile tedesco era tecnologicamente più moderno, l'armamento uniforme e capace di una maggior portata per binario, mentre gli altri sistemi ferroviari erano disastriati sia per le distruzioni di guerra che per la diversità di tipo di scartamento, tanto che per questo ci fu una notevole ripresa della navigazione commerciale sul Danubio. Infine, la Repubblica di Weimar aveva ereditato un'organizzazione commerciale molto aggressiva e diffusa capillarmente all'estero¹⁷. L'assetto definitivo della *Südbahn* fu stabilito dalla convenzione di Roma del 29 marzo 1923. La società viennese venne ribattezzata Compagnia ferroviaria Danubio - Sava - Adriatico e il governo italiano rivestì un ruolo preponderante nel consiglio d'amministrazione¹⁸.

L'esigenza di garantire un flusso commerciale per il porto e le ferrovie fu molto sentita sia dal commissario generale civile Antonio Mosconi, sia dal capo dell'Ufficio centrale per le nuove provincie Francesco Salata, infatti le loro azioni e pressioni sul governo furono sempre rivolte a favorire il ceto imprenditoriale triestino. La ricostruzione del tessuto economico dello *Hinterland* danubiano non rispose soltanto ai bisogni della ripresa economica della Venezia Giulia, ma anche al tentativo di espansione commerciale nei territori dell'ex duplice monarchia, che potevano rappresentare un mercato appetibile per l'acquisto di materie prime. In questo senso la prima carta che

¹⁶ ACS, PCM, UCNP, b. 180, f. 37 (cat. 21/B). Promemoria del 14 gennaio 1921 di Angelo Moscheni, delegato del Commissariato generale civile di Trieste alla Conferenza ferroviaria di Vienna svoltasi il 28 e 29 ottobre 1920. In questa sede fu raggiunto un accordo definitivo sulla tariffa adriatica tra Austria, Cecoslovacchia e Italia. Sugli effetti di questo accordo cfr. G. Enderle-Burcel, *Österreich und Tschechoslowakei* cit., pp. 16-18.

¹⁷ ACS, PCM, UCNP, b. 180, f. 1 (cat. 21).

¹⁸ Tra i protagonisti di questa difficile e lunga trattativa figurava il triestino Iginio Brocchi, allora consigliere di Stato, che avrebbe ricoperto successivamente l'incarico di capo gabinetto del ministro delle Finanze, Giuseppe Volpi. Cfr. G. C. Falco, *Prefazione*, ad Archivio di Stato di Trieste, *Inventario dell'Archivio di Iginio Brocchi, 1914-1931*, a c. di P. Dorsi, Ministero per i beni e le attività culturali, Città di Castello 2000, pp. IX-XIV.

fu giocata dall'amministrazione italiana fu quella del *Relief*, ovvero la pretesa che Trieste fosse la porta di entrata per l'invio di generi alimentari, e non solo, diretti verso l'Austria, cercando di garantire un flusso continuo di merci e uomini verso gli Stati successori. Il trasferimento delle truppe dei paesi alleati o ex nemici poteva essere un buon affare e le compagnie di navigazione giuliane, grazie all'azione dei delegati italiani alla Conferenza della pace, riuscirono ad aggiudicarsi questo servizio. Con il governo di Praga il 23 agosto 1919 venne a questo proposito firmata una convenzione per il trasporto di merci e truppe cecoslovacche via Trieste. L'accordo prevede anche il rimpatrio di ex prigionieri russi provenienti dalla Boemia e, d'altra parte, il trasferimento di prigionieri cecoslovacchi provenienti dalla Siberia. Il trasporto di queste truppe allarmò non soltanto alcuni esponenti dell'esercito, ma anche il sottosegretario agli Affari Esteri Carlo Sforza che era fermamente contrario all'istituzione di una base cecoslovacca nel capoluogo giuliano poiché temeva un «contagio bolscevico»¹⁹. Tuttavia le necessità economiche ebbero la meglio su quelle politiche in virtù della temibile concorrenza straniera. Nel caso particolare un *trust* statunitense, non meglio specificato, avrebbe offerto un prestito di 12 milioni di dollari per aver l'incarico di rimpatriare i prigionieri cechi dalla Russia via San Francisco, New York, Le Havre. Questa minaccia allarmò l'ambiente giuliano e in particolare le compagnie di navigazione Cosulich e Lloyd triestino, che offrirono delle tariffe più basse rispetto a quelle statunitensi per la rotta Vladivostok - Trieste: 240 dollari per passeggero invece dei 300 richiesti dagli americani²⁰.

Al di là dell'esempio specifico, l'atteggiamento di un uomo politico come Sforza, certamente moderato rispetto alle posizioni dei nazionalisti e dei fascisti²¹, era lo specchio di una convinzione politica e culturale contraria alla formazione dei nuovi stati nazionali slavi (Cecoslovacchia e Jugoslavia in particolare), alla quale si sommava il timore di una importazione della ideologia comunista da questi Paesi, come se gli «untori» non potessero essere che slavi²². A questo sentimento si aggiunse il senso di sconfitta per il crollo delle aspirazioni territoriali italiane nei Balcani, arrestate dall'atteggiamento francese di tutela dell'indipendenza degli Stati successori e dal dinamismo economico delle imprese transalpine in quell'area²³.

¹⁹ ACS, PCM, UCNP, b. 180, f. 1 (cat. 21). Telegramma di Sforza a Salata del 31 ottobre 1919. Il sottosegretario agli Esteri del governo Nitti si era già opposto all'impianto a Verona di una base polacca per il rimpatrio delle truppe.

²⁰ ACS, PCM, UCNP, b. 180, f. 1 (cat. 21/A).

²¹ Carlo Sforza divenne ministro degli Esteri nel gabinetto Giolitti tra il 1920 e il 1921 e come tale firmò il Trattato di Rapallo, che avvicinò l'Italia e la Jugoslavia ricucendo lo strappo di Fiume. In seguito ambasciatore a Parigi, egli fu uno dei due rappresentanti diplomatici italiani che si dimisero all'atto della formazione del governo Mussolini nell'ottobre 1922. L'altra «feluca» a dimettersi fu Alfredo Frassati, ambasciatore a Berlino. Sulle dimissioni di Sforza cfr. *Documenti diplomatici italiani (DDI)*, VII, vol. I, docc. 2-4, 10, 17; su quelle di Frassati si veda DDI, VII, vol. I, doc. 14.

²² In questo sentimento pesava anche il vecchio retaggio culturale antislavo.

²³ Sulla rivalità tra governo italiano e francese riguardo agli affari cecoslovacchi, cfr. Piotr Wandycz, *France and her Eastern Allies 1919-1925*, University of Minnesota, Minneapolis 1962, pp. 71, 93.

L'azione dello Stato a favore del rilancio economico della Venezia Giulia comprese anche un piano di lavori pubblici, non sempre realizzati, teso sia alla ricostruzione del territorio devastato dalla guerra, sia a migliorare le linee di comunicazione con l'Europa centrale. Uno degli esempi fu la progettazione della ferrovia del Predil, cioè una nuova linea ferroviaria che raggiungesse Tarvisio e Villaco attraverso la galleria del Predil, evitando di passare nel territorio jugoslavo come la Transalpina. La realizzazione della nuova linea fu inserita nel programma di costruzioni ferroviarie delle nuove province e, per i primi lavori, furono stanziati 300 milioni di lire nell'estate 1921. Questo importo però venne utilizzato per altri scopi e il progetto di questa tratta ferroviario sfumò²⁴. Il Tesoro italiano spese comunque per Trieste 1250 milioni di lire soltanto nel biennio 1919-1920, ma una parte consistente di queste risorse furono investite in vecchie aziende, grazie ai fruttuosi contatti che gli industriali locali avevano saputo intrecciare con il potere politico italiano²⁵. Infatti, ad una programmazione degli interventi pubblici a favore dell'economia giuliana, venne preferita una politica di assistenza non lineare, basata su una serie di sconti fiscali e di finanziamenti capillari, che rispose alle esigenze di *lobbying* dell'imprenditoria locale. Nel 1922, ad esempio, la compagnia di navigazione Cosulich riuscì a strappare un contratto con il ministero degli Approvvigionamenti di Vienna per il trasporto di circa 100.000 tonnellate di grano americano destinate all'Austria via Trieste, grazie alle ulteriori agevolazioni ferroviarie che il ministero per i Lavori Pubblici aveva disposto²⁶.

L'approvvigionamento di viveri era chiaramente un affare vantaggioso per le imprese triestine, che erano sottoposte ancora al controllo delle amministrazioni militari e civili italiane; questa sorveglianza benevola però si trasformava facilmente in complicità, anche per scalate ad imprese concorrenti o per acquisizioni di aziende industriali dell'ex duplice monarchia²⁷. Ad esempio, nel giugno 1919 il ministero delle Finanze della Repubblica austriaca aveva depositato 382 milioni di corone presso la sede del

²⁴ G. Panjek, *Conseguenze economiche e sociali della guerra nell'area giuliana* cit., p.367.

²⁵ G. Mellinato, *Crescita senza sviluppo. L'economia marittima della Venezia Giulia tra Impero asburgico e autarchia (1914-1936)*, Consorzio culturale del Monfalconese, San Canzian d'Isonzo 2001, p. 92.

²⁶ ACS, PCM, UCNP, b. 174, f. 81 (cat. 17/E). In particolare la lettera di Salata del 5 maggio 1922 ad Oscar Cosulich. La Cosulich gestiva dal gennaio 1920 anche l'invio di carne congelata in Austria e a questo scopo le era stata garantita l'utilizzazione di parte dello spazio frigorifero nel punto franco di Trieste. Cfr. ACS, PCM, UCNP, b. 172, f. 60 (cat. 17).

²⁷ Il caso più eclatante fu quello dell'Alpine Montegesellschaft. Il controllo del complesso siderurgico stiriano, il più grande del continente, era fortemente voluto dal governo italiano, perché si ipotitava così una base economica in Austria che sarebbe servita da collegamento fra l'area danubiana e il porto di Trieste. Nel 1919 fu infatti Roberto Segre, capo della Missione militare di armistizio a Vienna, che riuscì in un primo tempo ad evitare la nazionalizzazione della società e poi a far acquisire le azioni dalla Fiat. Nel marzo 1921 però, Giovanni Agnelli vendette la sua quota ad una finanziaria controllata dal magnate dell'acciaio tedesco Hugo Stinnes, provocando grande scandalo in Italia perché la cessione della Alpine era avvenuta all'insaputa del governo e probabilmente aggirando le norme vigenti in materia di esportazioni di capitali e di transazioni finanziarie. Tra i registi di questa complessa vicenda c'era Camillo Castiglioni, banchiere austriaco nato a Trieste, che agì spesso in quegli anni come fiduciario del governo italiano e della Banca commerciale per diverse operazioni industriali e finanziarie negli «stati successori».

Creditanstalt a Innsbruck come garanzia per i viveri forniti dall'Intesa fino ad un regolamento definitivo della questione finanziaria nel trattato di pace, perciò il deposito non poteva essere ritirato, dovendo rimanere vincolato²⁸. Inoltre, non era chiaro se il versamento fosse stato fatto a favore del ministero per gli Approvvigionamenti e Consumi del Regno d'Italia o piuttosto a beneficio dei vari Stati dell'Intesa che contribuivano al vettovagliamento dell'Austria. Tuttavia, il comando della 6^a divisione di fanteria di Innsbruck, depositario dei 382 milioni, e il governatore militare di Trieste avevano consentito che un importo di 83,5 milioni di corone fosse messo a disposizione del governatorato sollevando le contestazioni viennesi. L'operazione nascondeva in realtà il tentativo di ritirare migliaia di azioni dello Stabilimento tecnico triestino e della RAS dal mercato austriaco ed aveva avuto come regista il colonnello Guido Segre e il capo della Missione militare a Vienna, Roberto Segre. Erano stati incassati dal ministero per gli Approvvigionamenti 24 milioni di lire come controvalore degli 83,5 milioni di corone, e la valuta austro-ungarica era stata usata per acquistare i titoli dal *Creditanstalt*; segnatamente 44.982.000 di corone dovevano essere versate alla Navigazione libera triestina, mentre 38 milioni di corone alla Riunione adriatica di sicurtà²⁹. Con un contratto stipulato il 27 maggio 1919, la Navigazione libera triestina avrebbe raggiunto la maggioranza delle azioni dello Stabilimento tecnico triestino (STT), grazie ai titoli depositati presso la filiale triestina del *Creditanstalt*. Il pagamento delle azioni doveva avvenire metà in lire e metà in corone e il primo pagamento era stato già effettuato con relativo ritiro dei titoli corrispondenti. Il pagamento della rata in corone viceversa non era ancora stato fatto dal comando della 6^a divisione di fanteria, perché le corone anticipate ad Innsbruck erano vincolate al solo pagamento degli approvvigionamenti³⁰. L'operazione fallì e infatti qualche giorno prima il governatore, Carlo Petitti di Roreto, aveva scritto alla Direzione generale del tesoro che la Banca d'Italia aveva restituito alla Navigazione libera triestina e alla RAS rispettivamente 12.852.000 e 11.000.000 di lire, controvalore di altrettante corone che sarebbero state fornite al cambio di 350 corone per 100 lire³¹. La Libera triestina era nell'orbita della Banca

²⁸ ACS, PCM, UCNP, b. 172, f. 112 (cat. 17/A). Telegramma del 23 giugno 1919 del Comando della sesta divisione dell'esercito italiano, di stanza ad Innsbruck, al comando supremo.

²⁹ ACS, PCM, UCNP, b. 172, f. 112 (cat. 17/A). Guido Segre cercherà, nei primi giorni di luglio, di condurre in porto le trattative col governo austriaco a Vienna, per sbloccare il deposito.

³⁰ ACS, PCM, UCNP, b. 172, f. 112 (cat. 17/A). Telegramma del Comando supremo alla Missione militare italiana a Vienna del 26 luglio 1919.

³¹ ACS, PCM, UCNP, b. 172, f. 112 (cat. 17/A). Lettera di Petitti di Roreto del 23 luglio 1919, che informava per conoscenza anche Vincenzo Giuffrida. Egli non aveva buoni rapporti con Roberto Segre, perciò potrebbe essersi opposto a questa operazione. Sulla creazione della Commissione approvvigionamenti, si veda anche *Außenpolitische Dokumente der Republik Österreich 1918-1938 (ADÖ)*, Band 1, *Selbstbestimmung der Republik*, Verlag für Geschichte und Politik, Dok. 113, Wien; sulle relazioni tra Giuffrida e Roberto Segre, si veda Archivio di stato di Trieste (ASTS), Regio governatorato (RG) poi Regio commissariato generale civile per la Venezia Giulia (RCGC), Atti di gabinetto (AG), b. 60, n.37/1.

italiana di sconto, legata ai fratelli Perrone dell'Ansaldo, e possedeva già un pacchetto di azioni dello Stabilimento tecnico triestino. Si potrebbe ipotizzare che l'opposizione all'operazione poteva essere frutto della volontà di difendere i Cosulich, azionisti dello STT, a scapito dell'aggressivo gruppo Ansaldo. Se si considera inoltre che la COMIT, tradizionale avversaria dei Perrone, grazie al possesso della maggioranza relativa delle azioni del Lloyd triestino, gestiva lo Stabilimento tecnico attraverso un patto di sindacato con i Cosulich, questa ipotesi potrebbe possedere qualche elemento di verità³².

Al di là di queste vicende importanti per definire l'assetto di controllo delle principali aziende triestine e per comprendere l'intreccio di interessi e alleanze che coinvolse imprenditori e apparati dello Stato, la ripresa dei traffici rimase uno dei punti nodali irrisolti per il rilancio economico della regione. Infatti, confrontando le tabelle successive, la 3 e la 4, si registra che il movimento ferroviario ebbe un recupero più rapido rispetto a quello marittimo e che gli arrivi via mare e le partenze per ferrovia furono fino al 1925 costantemente superiori al flusso inverso. Questo andamento era giustificato dall'arrivo nel porto triestino degli aiuti internazionali per l'Austria; infatti, dopo il picco raggiunto nel 1924, le partenze per ferrovia iniziarono una forte flessione che trovò riscontro nel calo degli arrivi via mare. La prontezza della diminuzione faceva presagire che la causa andasse ricercata nella struttura dei costi ferroviari o portuali, anziché in un mutamento delle condizioni economiche generali dell'Europa centro-orientale.

Anno	Arrivi		Partenze		Totale	
	Quantità	Indici	Quantità	Indici	Quantità	Indici
1913	2.314	100,0	1.360	100,0	3.450	100,0
1920	1.184	51,2	291	25,6	1.475	42,7
1921	1.139	49,2	352	31,0	1.491	43,2
1922	953	41,2	553	48,7	1.506	43,7
1923	1.357	58,6	694	61,1	2.051	59,5
1924	1.871	80,9	986	86,8	2.857	82,8
1925	1.917	82,8	937	82,5	2.854	82,7
1926	1.492	64,4	934	82,3	2.426	70,3

Tab. 3 – *Traffico marittimo di Trieste nel dopoguerra* (migliaia di tonn.) Fonte: G. Panjek, *Conseguenze economiche e sociali della guerra nell'area giuliana* cit., p. 368.

³² Sulla Società di navigazione libera triestina, cfr. G. Mellinato, *Crescita senza sviluppo*, cit., p.125. Sui contrasti tra la Ansaldo e i costruttori giuliani, cfr. A. Visintin, *L'Italia a Trieste. L'operato del governo militare italiano nella Venezia Giulia, 1918-1919*, Gorizia, Libreria editrice goriziana, 2001, pp. 196, 206, n. 23.

Anno	Arrivi		Partenze		Totale	
	Quantità	Indici	Quantità	Indici	Quantità	Indici
1913	1.488	100,0	1.209	100,0	2.697	100,0
1919	417	28,0	961	79,5	1.378	51,1
1920	733	49,3	900	74,4	1.633	60,5
1921	665	44,7	737	60,9	1.402	52,0
1922	722	48,5	697	57,7	1.419	52,6
1923	966	64,9	1.054	87,2	2.020	74,9
1924	1.406	94,5	1.579	130,5	2.985	110,6
1925	1.393	93,6	1.219	100,8	2.612	96,8
1296	1.388	93,2	951	78,6	2.339	86,7

Tab. 4 – *Traffico ferroviario di Trieste nel dopoguerra* (migliaia di tonn.) Fonte: G. Panjek, *Conseguenze economiche e sociali della guerra nell'area giuliana* cit., p. 368.

D'altra parte, la ripresa dei traffici nella Venezia Giulia si svolse entro un arco cronologico contrassegnato quasi sempre dall'incertezza. L'intervallo tra il 1918 e il 1923 (1924 nel caso di Fiume) si collocava in un periodo di pace provvisoria, o di continuazione della guerra nei mercati che tradizionalmente interessavano i commerci triestini, e di assestamento di nuovi Stati nati dalla disgregazione degli imperi³³. Dal 1923 al 1926 si assistette invece ad un periodo di calma relativa e di ripresa del movimento commerciale, con la rilevante eccezione della Germania travolta dal crollo del suo sistema finanziario tra 1922 e 1924, mentre una nuova fase turbolenta si aprì dalla rivalutazione della lira nel 1927 fino alla grande depressione di fine decennio. In questo contesto molto fluido, il porto del capoluogo giuliano continuò per un certo periodo a svolgere le stesse funzioni dell'anteguerra, grazie all'aiuto della nuova amministrazione statale. A Trieste, un paniere di sette merci che nel 1913 costituivano da sole il 63% del traffico totale, nel 1923 contribuiva per oltre l'88% al totale delle merci imbarcate e sbarcate nel porto, percentuale che rimase stabile fino a «Quota 90».

	Cereali	Caffè	Tabacchi	Cotone	Semi oleosi	Legname	Carbone
1913	6,10	2,32	1,40	2,59	3,31	14,04	32,94

Tab. 5 – *Composizione merceologica del commercio marittimo triestino* (% sul traffico complessivo)³⁴

Fonte: G. Mellinato, *Crescita senza sviluppo* cit., p. 102, n. 56.

³³ Oltre alla Unione Sovietica, che rimase emarginata economicamente anche dopo la vittoria della guerra civile da parte dell'Armata rossa, la Turchia fu attraversata dalla guerra civile (conclusasi nel 1923); sempre la Turchia fu attaccata nel 1921 dalla Grecia per il possesso della Tracia. Inoltre, nel 1922 l'Egitto, dopo una guerra civile durata alcuni anni, divenne indipendente dalla Gran Bretagna; nel 1923 in Grecia un colpo di stato rovesciò la monarchia e l'anno successivo venne proclamata la repubblica. Infine, in Egitto nel 1928 un colpo di stato riportò al potere re Fuad I, appoggiato dagli inglesi.

³⁴ Il dato del carbone, eccezionale a causa dei mancati approvvigionamenti via ferrovia dalla Germania, altera il quadro generale. Normalmente il traffico di carbone costituiva il 30% del totale.

La seconda metà degli anni Venti conobbe una ripresa dell'economia tedesca sulla spinta del risanamento monetario operato e in virtù dell'afflusso di capitali statunitensi che avevano finanziato la riorganizzazione industriale del paese. A questa crescita produttiva fece seguito una riorganizzazione della struttura commerciale tedesca che avrebbe definitivamente danneggiato il porto di Trieste. Il governo tedesco infatti introdusse delle facilitazioni per le importazioni agricole dei Paesi dell'Europa orientale, ponendo così le basi per un'opera di penetrazione che venne realizzata in seguito da Hitler negli anni Trenta anche attraverso accordi di *clearing*³⁵.

La concorrenza contro la Germania si svolse sul campo delle tariffe marittime e ferroviarie, ossia si ripropose lo scontro tra Trieste e i porti della Germania settentrionale (Amburgo e Brema). Il 1° gennaio 1925, la *Reichsbahn* introdusse una tariffa speciale tra i porti del nord e la Cecoslovacchia molto inferiore a quella vigente nei confronti di Trieste e di Fiume. Essa aprì una serie di risposte e controproposte tra le ferrovie tedesche e la Lega ferroviaria adriatica, che si era impegnata immediatamente a controbilanciare l'offerta tedesca con una serie di integrazioni e di agevolazioni. Tuttavia, la *Reichsbahn* promosse a sua volta nuove riduzioni allo scopo di attrarre tutto il traffico austriaco e cecoslovacco, ossia quello dei due Paesi *mitteleuropei* che non avevano accesso al mare e perciò erano oggetto delle offerte dei due contendenti. Nel corso dei lavori della Conferenza di Fiume del 1926 fu proposto, di comune accordo tra Italia e Germania, di stabilire una divisione della Cecoslovacchia in zone d'influenza tariffaria a prezzi controllati e concordati. Infatti, nello stesso anno ad Amburgo la Cecoslovacchia venne ripartita in cinque zone tariffarie, con discriminazioni a seconda della maggiore o minore vicinanza al Mare del Nord o all'Adriatico. L'Austria, per questo stesso motivo, fu destinata alla zona d'influenza del porto di Trieste³⁶. Tuttavia, la Conferenza di Monaco del 1928 spostò ancora più a sud l'area di competenza dei porti tedeschi e, se a Trieste venne sempre riconosciuta l'influenza sulla repubblica austriaca, il porto giuliano ebbe un ridimensionamento della sua zona d'intervento. Inoltre, sebbene le tariffe ferroviarie tra l'Austria e Amburgo avessero dovuto essere più elevate del 12-14% rispetto a quelle per l'Adriatico, esse furono continuamente contestate da parte tedesca e perciò gli accordi non furono mai applicati integralmente³⁷.

La crisi del gruppo Brunner

Alla fine degli anni Venti la crisi dell'impero economico della famiglia Brunner può

³⁵ A. O. Hirschmann, *Potenza nazionale commercio estero. Gli anni trenta, l'Italia e la ricostruzione*, Il Mulino, Bologna 1987.

³⁶ G. Sapelli, *Trieste italiana* cit., p. 93.

³⁷ Ivi, p. 94.

essere significativa per delineare il tramonto delle speranze delle élites giuliane di ricostruzione del ruolo tradizionale di Trieste, che avrebbe significato la riorganizzazione di un collegamento tra il centro finanziario-industriale adriatico e l'Europa danubiana in cui, nel quadro di una politica di espansione guidata dallo Stato, i gruppi dirigenti triestini (che facevano parte a pieno titolo del mondo imprenditoriale nazionale) si sarebbero ritagliati un ruolo autonomo con dei margini di manovra abbastanza ampi.

Il gruppo giuliano, guidato da Arminio Brunner, era noto nel mondo finanziario internazionale e famoso nella Venezia Giulia per il suo patrimonio. I membri della famiglia erano presenti nei centri economici più importanti della città; essi erano infatti i principali azionisti della Banca commerciale triestina, sedevano nel consiglio della RAS e nel consiglio direttivo delle Assicurazioni generali. La famiglia guidava un impero tessile organizzato secondo una logica di integrazione verticale che andava dalla coltivazione del cotone in Turchia e in India, alla fabbricazione delle macchine per la produzione del filato, alla fornitura della forza motrice, alla produzione del manufatto, alla commercializzazione, alla mobilitazione delle risorse finanziarie, oltre alle proprietà immobiliari per favorire gli insediamenti della mano d'opera³⁸.

Il cuore industriale di questa attività era il Cotonificio triestino, che contava nel 1924 un capitale di 21 milioni di lire, con 140.000 fusi da filato e torcitura e 650 telai. Gli stabilimenti erano situati ad Aidussina, Ronchi - Vermeigliano, Pedimonte del Calvario e Monfalcone. Il gruppo Brunner aveva assorbito nel 1928 il Cotonificio veneziano, acquistando il 50% del capitale di 50 milioni di lire (con stabilimenti a Torre e Forni di Pordenone, per 60.000 fusi da filato e 11.000 da ritorto). Il Cotonificio triestino controllava inoltre il 60% della Società italiana costruzione macchine tessili, il 100% della Società anonima costruzioni elettricità Italia orientale (SACEIO), il 40% della Società elettrica goriziana, il 37% della Società carbonifera Arsa, più partecipazioni in altre aziende. La famiglia Brunner possedeva il 100% del cotonificio di Amman, attraverso il Cotonificio veneziano, la ditta Sinovi Jakova Brunner di Zagabria e soprattutto la Società italiana commercio macchine tessili (SICMAT)³⁹. Fondata nel 1922 la SICMAT era l'*holding* di un insieme di società di commercializzazione e di produzione che operavano anche all'estero. Essa rappresentò perciò un imponente sforzo di ancoraggio internazionale con cui i Brunner avevano fatto fronte alla crisi del dopoguerra, impegnando il loro patrimonio in un piano di investimenti e di acquisizioni. Per di più, i Brunner con i Cosulich rappresentavano il *Gotha* dell'imprenditoria giuliana; essi avevano avuto proficui rapporti con il governo fascista e condizionavano, attraverso i loro rappresentanti, la vita politica della regione.

Le difficoltà del gruppo si manifestarono nella loro gravità nel febbraio 1929, prima dello scoppio della crisi mondiale, suscitando una serie di articoli allarmati sulla

³⁸ G. Sapelli, *Trieste italiana* cit., p. 119.

³⁹ ASBI, Banca d'Italia, Direttorio-Introna, cart. 58, f. 1.

stampa estera che rischiavano di oscurare la notizia dei Patti lateranensi. L'impegno nel Cotonificio veneziano era parso eccessivo⁴⁰, dato che il gruppo aveva acquistato più della metà del capitale, a fronte del cattivo andamento degli affari, con difficoltà di assorbimento della produzione sul mercato interno e su quello estero a causa della rivalutazione della lira. Tuttavia, si trattava di un processo che interessava tutto il gruppo, reso fragile dalla febbre espansiva, dalla continua ricerca di prestiti e mutui bancari per garantirsi i finanziamenti a lungo termine per i cotonifici all'estero, allo scopo di assicurarsi l'esclusiva delle forniture di cotone greggio⁴¹. Infine, il ristagno del collocamento dei prodotti risultò decisivo per far scaturire la crisi dell'impresa tessile. Al 31 dicembre 1928 la situazione debitoria del gruppo sembrava essere la seguente: i debiti verso i fornitori ammontavano a 42,9 milioni di lire, verso le banche in conto corrente erano di 36,5 milioni, di cui 28,7 con le banche italiane (11,9 con il Banco di Roma, 9,5 con il CREDIT e 3,7 con la COMIT) e il resto verso banche straniere. Gli istituti di credito britannici avevano un credito complessivo verso il gruppo Brunner di 2,7 milioni di lire, a causa del giro di affari che la società giuliana aveva sulla piazza di Londra. Inoltre sempre verso le banche i debiti in conto tratte erano di 259,5 milioni di lire, di cui 126,7 con banche estere e 132,7 con banche italiane. I rischi di portafoglio infine erano valutati in 205 milioni, di cui 64 presso istituti di credito esteri e 144 verso istituti italiani⁴².

Il fabbisogno finanziario per le prime misure di risanamento del gruppo era stimato dai tecnici della Banca d'Italia in 330 milioni di lire.

	Lit.
Smobilizzo Ditta Brunner	106.000.000
Fabbisogno Cotonificio triestino	27.000.000
Fabbisogno Cotonificio veneziano (riorganizz. tecnica)	30.000.000
Sistemazione Arsa	40.000.000
Aumento capitale Cot. veneziano	60.000.000
Aumento credito esercizio veneziano	67.000.000
Totale	330.000.000

Tab. 6 – *Fabbisogno finanziario del gruppo Brunner nel marzo 1929* Fonte: ASBI, Banca d'Italia, Direttorio-Introna, cart. 58, f. 1.

Tra i debiti che il gruppo Brunner aveva contratto, particolarmente rilevante era

⁴⁰ I Brunner avevano avuto in uso nei loro stabilimenti austriaci, durante la guerra, dei macchinari requisiti al Cotonificio veneziano dalle truppe austriache e, nel dopoguerra, si rifiutarono per lungo tempo di restituirli. Per una sorta di nemesi storica fu l'acquisto del Veneziano a far esplodere la crisi del gruppo triestino. Cfr. Österreichisches Staatsarchiv, Archiv der Republik, Bundeskanzleramt/Auswärtige Angelegenheiten., Abteilung 14, Handelspolitik, Ausfuhr aus Österreich nach Italien, K. 82. Nota verbale della Legazione diplomatica italiana al ministero degli Esteri austriaco del 16 aprile 1920.

⁴¹ ASBI, Banca d'Italia, Direttorio-Introna, cart. 59, f. 1. *Relazione del Prof. Morettini sulla situazione della Soc. An. Cotonificio triestino Brummer e Sicmat.*

⁴² ASBI, Banca d'Italia, Direttorio-Introna, cart. 58, f. 1. I dati sono anche riportati da G. Sapelli, *Trieste italiana* cit., p. 121. Le manipolazioni effettuate sul bilancio del 1928 erano vistose, «un vero flagello di Dio» secondo l'espressione del liquidatore. Cfr. ASBI, Banca d'Italia, Direttorio-Introna, cart. 59, f. 1. *Relazione del Prof. Morettini* cit.

quello del Cotonificio triestino, che aveva acceso con lo stato un mutuo di 39 milioni di lire e inoltre aveva ottenuto nel maggio 1925 la concessione a ritirare in conto riparazioni macchinari tessili tedeschi, prodotti dalla Siemens Schukertwerke di Berlino, per un valore di 11,5 milioni di marchi oro⁴³. D'altra parte, nel 1922 Arminio Brunner aveva proposto a Salata di inserire nelle trattative in corso con la Germania per il pagamento di indennità in natura (carbone soprattutto) una richiesta di macchinari per il valore di 8 milioni di marchi oro per i suoi cotonifici e di circa 4 milioni per altre imprese in fase di ricostruzione⁴⁴. Infatti, Arminio Brunner riuscì a firmare la convenzione per i macchinari tedeschi grazie ai buoni uffici di Salata che garantì sui sentimenti patriottici dei Brunner, tradizionalmente «austriacanti» fino all'armistizio di Villa Giusti⁴⁵. Per di più, alla data del dissesto il gruppo Brunner aveva risarcito il Tesoro di soli 4.517.914 *Reichmarks*, rimanendo quindi a carico dello stato 6.982.086 di marchi oro più gli interessi mai incamerati⁴⁶.

Un problema ulteriore era quello di non far trapelare la notizia a Trieste per non creare panico tra i correntisti della Banca commerciale triestina, che sarebbero accorsi immediatamente a ritirare i loro depositi. Come infatti avvenne, tra l'8 e il 9 marzo 1929, quando agli sportelli dell'istituto di credito si erano presentati tantissimi risparmiatori che avevano prelevato soltanto in un giorno valori per oltre 10 milioni di lire⁴⁷.

Il fallimento dei Brunner indebolì ulteriormente la posizione dei loro principali alleati, i costruttori navali Cosulich, già molto esposti con le banche. Il crollo dei cotonieri giuliani trascinò con sé la Banca commerciale triestina, ovvero il centro finanziario dell'élite locale nel dopoguerra⁴⁸. L'istituto di credito triestino aveva accusato notevoli perdite nella crisi dei principali azionisti e, anche in questo caso, la notizia provocò una corsa agli sportelli, che complessivamente comportò il ritiro di circa 100 milioni di depositi. La COMIT dovette intervenire alla fine del 1929 in sostegno della Commerciale triestina, dati gli interessi che la banca milanese aveva nella Cosulich di navigazione, che a sua volta deteneva oltre 1/3 del capitale dell'istituto di credito cittadino. Due anni dopo la Banca commerciale triestina sarebbe stata definitivamente assorbita dall'istituto di Piazza della Scala⁴⁹.

⁴³ ACS, Ministero del Tesoro, Società a capitale pubblico, Dissesto Brunner II. Si tratta di un fondo non ancora inventariato e ringrazio Erminia Ciccozzi per avermi permesso di consultare questi documenti.

⁴⁴ G. Panjek, *Conseguenze economiche e sociali della guerra nell'area giuliana* cit., pp. 362-363.

⁴⁵ ACS, Ministero del Tesoro, Società a capitale pubblico, Dissesto Brunner II. Sui sentimenti filo-austriaci dei Brunner, cfr. A. Millo, *L'élite del potere*, cit., *ad indicem*.

⁴⁶ ACS, Ministero del Tesoro, Società a capitale pubblico, Dissesto Brunner I. Telegramma del Direttore generale del Tesoro, Paolo Grassi, del 19 febbraio 1929 al Servizio approvvigionamenti delle Ferrovie dello stato ad Essen, che si occupava delle merci importate in conto riparazioni dalla Germania.

⁴⁷ G. Sapelli, *Trieste italiana*, cit., p. 122.

⁴⁸ La BCT era diventata dall'agosto 1918 il nucleo attorno al quale orbitavano gli interessi di tutte le grandi famiglie del capoluogo giuliano. Cfr. A. Millo, *L'élite del potere* cit., pp. 232-239.

⁴⁹ Sulla vicenda della Banca commerciale triestina cfr. A. Confalonieri, *Banche miste e grande industria in Italia. 1914-1933*, vol. I, *Introduzione. L'esperienza della Banca commerciale italiana e del Credito italiano*, Banca commerciale italiana, Milano 1994, pp. 477-479.

La sistemazione del debito estero era naturalmente il problema centrale, anche per ragioni di prestigio, oltre che per la difficoltà a mettere d'accordo un numero così grande di istituti di credito. Tuttavia, in seguito ad un accordo caldeggiato dall'istituto di emissione, le banche italiane creditrici, con a capo la COMIT, aderirono alla liquidazione della SICMAT nel giugno 1929, accettando a saldo le risultanze della liquidazione e garantendo i debiti nei confronti del consorzio di banche britanniche, francesi e svizzere creditrici costituitosi il 16 maggio 1929 a Londra presso la Hambro Limited (a capo del consorzio straniero), a cui successivamente aderirono anche le banche americane e olandesi. Il governatore Bonaldo Stringher, infatti, il 16 maggio 1929 comunicò a Mussolini che il 75% dei debiti era da onorarsi in due rate entro due anni a partire dal 10 maggio 1929⁵⁰. La liquidazione dell'intero gruppo – oltre alla Sicmat dovevano essere risanati o smobilizzati il Cotonificio triestino e la Figli di Jacopo Brunner – fu lunga e complessa. Nel 1934, dopo la creazione dell'IRI, il compito passò alla sezione smobilizzi industriali dell'Istituto per la ricostruzione industriale, nell'ambito del salvataggio della Banca commerciale italiana.

Il fallimento dei Brunner, il crollo della Commerciale triestina, l'eccessiva esposizione debitoria delle aziende della famiglia Cosulich, la stagnazione produttiva della navalmeccanica nazionale iniziata nel 1928 e i primi segnali della depressione economica mondiale segnarono il definitivo fallimento del disegno egemone perseguito dai cotonieri triestini e dai loro alleati nella Venezia Giulia⁵¹.

Diplomazia e crisi economica

Gli effetti del dissesto dei Brunner e della depressione economica mondiale potrebbero segnare il passaggio da una «politica espansionistica endogena» da parte dei gruppi dirigenti giuliani ad un «imperialismo di stato» negli anni Trenta. In realtà, una siffatta brutale divisione, seppure contenga degli elementi di verità, non sarebbe completamente esatta e non aiuterebbe a comprendere la complessità dei rapporti tra il governo e l'ambiente triestino⁵². Sicuramente con la «irizzazione» del settore marit-

⁵⁰ ASBI, Banca d'Italia, Direttorio-Introna, cart. 58, f. 1.

⁵¹ Gli armatori giuliani avevano fatto un massiccio ricorso ai finanziamenti del Consorzio sovvenzioni su valori industriali (CSVI). Al 31 ottobre 1927 l'esposizione del Consorzio verso le società della famiglia Brunner e di quella Cosulich ammontavano a 115 milioni di lire, pari al 17-18% del totale degli impieghi del CSVI a quella data. Cfr. A. Confalonieri, *Banche miste e grande industria* cit., vol. I, p. 379. Inoltre, sulla posizione debitoria del gruppo navalmeccanico triestino gravavano anche errate valutazioni sulla politica monetaria del regime; per un esempio interessante cfr. A. Confalonieri, *Banche miste e grande industria in Italia. 1914-1933*, vol. II, *I rapporti banca-industria*, Banca commerciale italiana, Milano 1997, pp. 634-637.

⁵² Un'appendice niente affatto secondaria di questa relazione tra amministrazione centrale e città giuliana fu la serie di leggi speciali emanate dal regime fascista, tra il 1928 e il 1930, per promuovere lo sviluppo industriale e portuale di Trieste e dell'Adriatico settentrionale. Sugli effetti di questo intervento si veda: L. Cerasi, R. Petri, S. Petrungaro, *Porti di frontiera. Industria e commercio a Trieste, Fiume e Pola tra le guerre mondiali*, Viella, Roma 2008.

timo, l'apparato industriale giuliano divenne uno dei motori dell'aggressività internazionale fascista. La politica di riarmo, l'impresa abissina, il supporto a gruppi terroristici nei Balcani, l'annessione dell'Albania e, infine, la politica di conquista nel Mediterraneo orientale durante la Seconda guerra mondiale segnarono l'avanzata delle feroci ambizioni imperialistiche del regime mussoliniano. Tuttavia, il rapporto bilaterale tra élites ex austro-ungariche e fascismo era iniziato fin da prima della marcia su Roma, saldandosi attorno ad un antislavismo e anticomunismo che sarebbe diventato una delle matrici del «fascismo di confine»⁵³. D'altra parte, c'era stata anche una simbiosi quasi immediata con parte dell'amministrazione pubblica liberale, cresciuta attorno ai temi nazionalistici. Per di più, la borghesia giuliana aveva portato in dote un bagaglio di competenze linguistiche, giuridiche e di conoscenza dell'ambiente *mittel-europeo* che sarebbero state necessarie per attuare un progetto di penetrazione politica ed economica nel bacino danubiano. Non a caso, all'interno dell'amministrazione statale furono proprio i triestini Igino Brocchi e Fulvio Suvich ad esercitare il ruolo principale negli affari centro-europei⁵⁴.

Entrambi avevano molta attenzione per gli affari danubiani, in particolare per quelli austriaci, e agivano nell'ottica di un rilancio economico di Trieste, nella speranza che la città giuliana riprendesse il ruolo cardine nella politica di espansione italiana nell'Europa centro-orientale. Infine, ambedue erano stati tra i rappresentanti italiani nel consiglio d'amministrazione della Banca nazionale austriaca⁵⁵. Tuttavia, era evidente che l'influenza italiana sull'Austria non era esercitata tramite l'istituto centrale. Infatti, i contatti e le pressioni sui rappresentanti austriaci avvenivano attraverso gli organismi economici della Società delle nazioni, dove fu costante la presenza di Suvich, che ricoprì anche la carica di presidente di turno del Comitato finanziario nel 1932, e gli organi diplomatici dei due Paesi. L'altra sede privilegiata dove i rappresentanti

Sugli interventi legislativi a fini anticongiunturali a favore di aree depresse, cfr. Rolf Petri, *La frontiera industriale: territorio, grande industria e leggi speciali prima della Cassa per il Mezzogiorno*, Milano, Franco Angeli, 1990.

⁵³ Sulla nascita e l'affermazione del movimento fascista nella regione orientale, si veda: A. Vinci, *Il fascismo di confine, in Storia d'Italia. Le regioni, Il Friuli Venezia Giulia*, a c. di R. Finzi, C. Magris, G. Miccoli, Einaudi, Torino 2002.

⁵⁴ Igino Brocchi era stato fin dalla fine del conflitto uno dei maggiori artefici degli accordi commerciali italiani con gli «stati successori» (si veda la nota 18). Dalla fine degli anni Venti fino al 1931, anno della sua morte, ricoprì l'incarico di consulente giuridico del ministero degli Affari Esteri. Fulvio Suvich fu uno dei più importanti dirigenti nazionalisti e poi fascisti della Venezia Giulia. Rivestì diversi incarichi nell'amministrazione statale; in particolare fu sottosegretario al ministero delle Finanze nel periodo 1926-1928, occupandosi di questioni economiche internazionali, e soprattutto sottosegretario agli Affari Esteri tra il 1932 e il 1936, durante l'*interim* di Mussolini. In questa veste si spese per il mantenimento dell'indipendenza dell'Austria dalla Germania e fu uno dei registi del sostegno italiano alla svolta autoritaria imposta al paese alpino da Engelbert Dollfuß nel 1932 e continuata da Karl Schuschnigg dopo il fallito *putsch* nazista del 1934. A loro andrebbero aggiunti i triestini Camillo Castiglioni, a cui si è già accennato, e Mario Alberti. Quest'ultimo, in particolare, fu a lungo il delegato italiano nel Comitato di controllo delle potenze garanti per la ricostruzione dell'Austria.

⁵⁵ Nel 1923, l'Italia era stata tra i sottoscrittori di un prestito promosso dalla Società delle nazioni a favore della giovane Repubblica federale austriaca. In seguito a questa operazione internazionale, il governo di Roma ottenne un posto nel consiglio del nuovo istituto di emissione, che prendeva il posto della vecchia Banca austro-ungarica.

italiani tentarono di influenzare la politica economica austriaca, perciò le scelte del governo di Vienna, fu il Comitato di controllo delle potenze garanti per la ricostruzione dell'Austria. Questo organo era stato voluto dai Paesi creditori in occasione del protocollo ginevrino del 1922, in seguito al quale venne emesso il prestito internazionale nel 1923⁵⁶.

Il crollo del commercio mondiale e le crescenti difficoltà valutarie di molti Paesi ebbero notevoli ripercussioni sul sistema economico italiano, che tradizionalmente riusciva a mantenere con difficoltà un delicato equilibrio dei conti con l'estero.

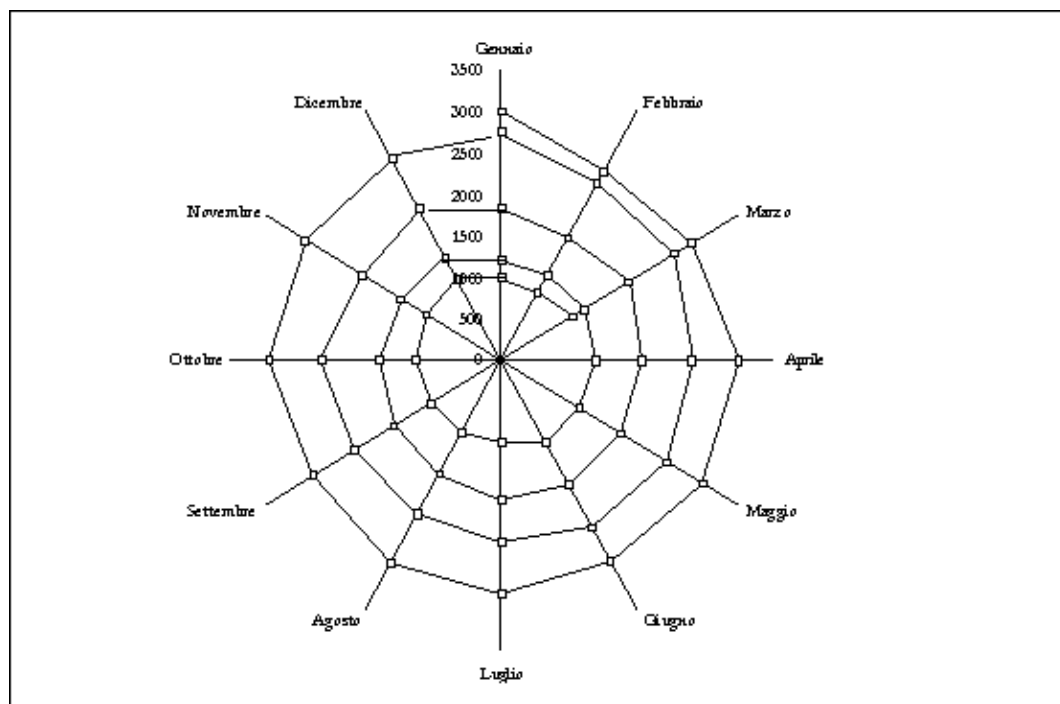


Grafico 1 - Riduzione del valore complessivo degli scambi mondiali dal gennaio 1929 al marzo 1933 (milioni di dollari USA)⁵⁷

L'incremento progressivo di barriere tariffarie non fu l'unico elemento a creare difficoltà alle esportazioni italiane. Ancora più dannoso fu l'allungamento eccessivo

⁵⁶ Gli Stati garanti, oltre ai quattro primi sottoscrittori (Cecoslovacchia, Francia, Italia e Regno Unito), erano il Belgio, la Svezia, la Danimarca e i Paesi Bassi. A questi si aggiunsero in seguito come semplici creditori la Spagna e la Svizzera. Cfr. ACS, Ministero del Tesoro, Ufficio stralcio per le questioni finanziarie derivanti dall'applicazione dei trattati di pace, Austria, b. 41.

⁵⁷ Fonte: F. Bientinesi, *La politica commerciale italiana fra le due guerre mondiali*, Dottorato di ricerca in storia economica, XI ciclo, Università di Pisa, 2000, p. 194.

del periodo di pagamento dei crediti internazionali, a causa dei controlli valutari che molti governi introdussero progressivamente, fino ad arrivare alla formazione dei cosiddetti «crediti congelati». Per questi motivi, i responsabili della politica commerciale nazionale si trovarono a risolvere un *puzzle* spinoso: sostenere i prezzi sul mercato interno, in particolar modo quello dei prodotti agricoli, cercando di mantenere le quote di esportazione ed avviando un piano di recupero dei crediti bloccati⁵⁸.

L'introduzione di un sistema commerciale basato sulla protezione del mercato interno e sugli scambi compensati produsse dei contrasti in Italia tra gli agricoltori e gli industriali. I primi chiedevano infatti maggiori misure protettive sul mercato interno, perché avevano difficoltà ad esportare i propri prodotti, mentre i secondi erano orientati a mantenere lo *status quo*. Tuttavia, l'ambiente agrario-industriale nazionale condivideva un atteggiamento sfavorevole verso le relazioni economiche che il governo intendeva stringere con l'Austria e l'Ungheria, per motivi politici⁵⁹.

La crisi economica arrivò a bloccare tutti i tentativi di espansione e a far crollare i Paesi europei che faticosamente avevano conosciuto la ripresa delle loro economie nel corso degli anni Venti. La depressione riuscì anche a bloccare un tentativo di unione doganale tra Austria e Germania, patrocinato dal ministro degli Esteri tedesco Julius Curtius e dal suo omologo austriaco Johann Schober, tornato ad un incarico ministeriale nel governo diretto da Otto Ender⁶⁰. Gli accordi per la *Zollunion* erano stati perfezionati nel marzo 1931 e, appena erano diventati pubblici il 21 marzo, avevano incontrato immediatamente l'opposizione della Francia, che temeva la minaccia dell'*Anschluss*. Il governo italiano invece era rimasto incerto e incredulo appena avuta la notizia. Mussolini non aveva creduto alla voce di una possibile unificazione tra i due Paesi tedeschi, ma in seguito si era accodato alle proteste francesi contro un'unione doganale⁶¹. Fu quindi il contesto economico mondiale, più che l'opposizione franco-italiana, a far fallire la *Zollunion*. Infatti, in quell'anno la crisi economica e finanziaria aveva colpito sempre più duramente l'Austria e la Germania. Il 12 maggio in gran segreto il governo austriaco si trovò a dover affrontare la crisi del *Creditanstalt*, la più

⁵⁸ Ringrazio Fabrizio Bientinesi per avermi fatto leggere la sua tesi di dottorato in storia economica. In particolare, dal quarto capitolo ho potuto ricavare diversi elementi che mi hanno permesso di comprendere meglio i complicati meccanismi della politica commerciale italiana durante la grande crisi economica e gli anni Trenta. Si veda: F. Bientinesi, *La politica commerciale italiana fra le due guerre mondiali* cit., pp. 180-252.

⁵⁹ Analogamente fu la feroce azione diplomatica antislava ad impedire una distensione nei rapporti economici con la Jugoslavia. Cfr. F. Bientinesi, *La politica commerciale italiana fra le due guerre mondiali* cit., p. 181.

⁶⁰ Il fronte borghese continuò a governare il paese nonostante che alle elezioni del 9 novembre 1930 il partito socialdemocratico avesse ottenuto il 41,15% dei voti e 72 seggi, i cristiano-sociali il 35,65% e 66 seggi, il *Landbund* (partito dei contadini) l'11,52% e 19 seggi e l'*Heimatblock* il 6,16% e 8 mandati. Cfr. Österreich 1918-1938. Geschichte der Estern Republik, hrsg. von Erica Weinzierl und Kurt Skalník, Graz - Wien - Köln, Europa Verlag, 1983, p. 1093.

⁶¹ Sull'atteggiamento del ministro degli Esteri italiano, D. Grandi, cfr. F. Scarano, *Mussolini e la Repubblica di Weimar. Le relazioni diplomatiche tra Italia e Germania dal 1927 al 1933*, Giannini, Napoli 1996, pp. 250-280.

grande banca del Paese⁶². Il salvataggio del *Creditanstalt* sarebbe stato lungo, pieno di difficoltà e molto oneroso. Infatti, con la notizia della crisi della banca viennese, si avviò il ritiro dei crediti e il governo si mise alla ricerca di un prestito di 150 milioni di scellini (21 milioni di dollari). Si rivolse a questo scopo alla Commissione finanziaria della Società delle nazioni, che a sua volta lo rinviò presso la Banca per i regolamenti internazionali (BRI). Sotto la guida del presidente Gates W. McGarrah, la BRI organizzò un prestito di 100 milioni di scellini (14 milioni di dollari) concesso da 11 Paesi⁶³.

Il 5 giugno il credito era già stato esaurito e la Banca nazionale austriaca dovette chiederne uno nuovo. Anche questo venne organizzato dalla BRI il 14 giugno, ma a condizione che il governo austriaco riuscisse ad ottenere un prestito esterno biennale o triennale di 150 milioni di scellini. A questo punto la Francia pose la condizione che il governo federale abbandonasse la *Zollunion* con la Germania, ma il cancelliere Ender rifiutò e dovette dimettersi. Venne formato un nuovo governo guidato da Karl Buresch e nel frattempo, il 6 giugno, il governatore della Banca d'Inghilterra Montagu Norman concesse unilateralmente un credito di 50 milioni di scellini (7 milioni di dollari) per una settimana⁶⁴. Questo fu l'ultimo atto della Gran Bretagna come prestatore di ultima istanza. Il prestito venne rinnovato di settimana in settimana per tutto giugno e luglio, fino ad agosto, quando la sterlina si trovò sotto pressione e la Società delle Nazioni stava organizzando un'apertura di credito per 250 milioni di scellini. Infine, il 21 settembre 1931 la sterlina abbandonò la parità aurea segnando così il punto più acuto della crisi internazionale.

La situazione economica dell'Austria peggiorò sempre di più e maturò il momento dell'arrivo al potere di Engelbert Dollfuß, che fu nominato cancelliere il 20 maggio 1932. Il politico cristiano-sociale attuò il passaggio istituzionale da una repubblica federale a un regime autoritario di matrice fascista, allargando la partecipazione al governo alle *Heimwehren* (le milizie parafasciste) e iniziò ad attuare una progressiva repressione nei confronti dei socialdemocratici, che sarebbe sfociata nel colpo di stato del febbraio 1934. Il periodo tra il 1932 e il 1936 rappresentò la fase di massima influenza politica del regime fascista italiano sul governo di Vienna. Se il regista politico fu Suvich, ad imbastire gli accordi economici con gli ex Paesi asburgici fu Brocchi. Infatti l'avvocato triestino, che aveva continuato ad essere il tessitore di tutti i principali trattati e accordi commerciali con l'Europa centro-orientale, godeva di un importante credito personale nel vecchio continente⁶⁵. Egli fu l'artefice del cosiddetto

⁶² La discussione sul piano di intervento fu subito affrontata il 13 maggio dal consiglio generale della Banca nazionale austriaca. Cfr. Oesterreichisch Nationalbank, Bankehistorisches Archiv, Sitzung des Generalrates, 13. Mai 1931, z. 97. Il consiglio generale dell'istituto centrale austriaco si riuniva normalmente 11 volte l'anno; nel 1931 esso fu convocato 7 volte tra maggio e giugno.

⁶³ C. P. Kindleberger, *La grande depressione nel mondo 1929-1939*, Etas, Milano 1993, p. 129.

⁶⁴ Ibidem.

⁶⁵ Egli aveva avuto recentemente un ruolo molto importante nella negoziazione del prestito Young, emesso nel 1929 a favore della Germania.

«sistema Brocchi» che portò nel 1932 alla stipula degli accordi del Semmering, ossia una serie di accordi preferenziali nei rapporti commerciali tra Austria, Italia e Ungheria⁶⁶.

La preparazione di questi accordi era stata travagliata ed era iniziata nell'estate del 1930. Il consulente giuridico giuliano aveva progettato un sistema attraverso il quale fosse possibile concedere trattamenti preferenziali ad Austria ed Ungheria, assicurando l'esportazione di alcuni loro prodotti, in modo particolare dei cereali ungheresi. In questa maniera, l'Italia avrebbe approfittato della chiusura del mercato tedesco per i prodotti agricoli ed avrebbe evitato la realizzazione di un'unione doganale austro-tedesca che rappresentava una minaccia latente da diverso tempo⁶⁷. Inoltre, avrebbe giocato d'anticipo nei confronti della Francia che stava proponendo ai Paesi dell'Europa orientale un accordo commerciale molto articolato. Esso prevedeva la concessione di agevolazioni per la collocazione delle eccedenze agricole di quest'area economica in cambio di identiche facilitazioni sui prodotti industriali esportati dalla repubblica transalpina e da Paesi dell'Europa occidentale⁶⁸.

Il sistema concepito da Brocchi, oltre agli ostacoli derivanti dai timori degli agricoltori di essere sacrificati di nuovo alle pretese dell'industria⁶⁹, si scontrava con le preoccupazioni per le conseguenze sui conti pubblici ed anche con la concorrenza e le gelosie fra i diversi ministeri. L'impianto del progetto era fondato sulla concessione di crediti agevolati e, come corollario, era previsto un complesso di tariffe ferroviarie preferenziali (applicate segretamente) al fine di gestire il flusso dei due paesi danubiani attraverso il porto di Trieste e gli altri scali della penisola⁷⁰.

La fase di gestazione degli accordi del Semmering riflettevano, oltre che le incertezze della politica commerciale italiana, le costanti oscillazioni del regime fascista, diviso tra volontà di espansione e vincoli finanziari restrittivi. A questa irrisolutezza si aggiungevano sia i contrasti tra le varie categorie economiche, sia gli effetti della depressione mondiale che misero definitivamente in crisi il sistema economico nazionale. Tuttavia, l'avvenimento che minacciò di far crollare la politica commerciale italiana era stato il progetto di unione doganale fra Germania ed Austria. La *Zollunion*

⁶⁶ Gli accordi presero il nome dalla località austriaca dove furono firmati, l'anno successivo alla morte del suo ideatore.

⁶⁷ Sulla chiusura del mercato tedesco, dovuta al rialzo dei dazi ed alla politica dell'*Osthilfe*, cfr. C. P. Kindleberger, *La Grande Depressione* cit., p. 119. Sulla genesi delle proposte di unione doganale austro-tedesca si veda ancora E. Bennett, *Germany and the Diplomacy of the Financial Crisis, 1931*, Harvard University Press, Cambridge 1962. Questo volume rimane uno dei più articolati nello spiegare l'azione diplomatica tedesca verso il governo austriaco.

⁶⁸ F. Bientinesi, *La politica commerciale italiana fra le due guerre mondiali* cit., p. 214.

⁶⁹ ACS, PCM, Gabinetto (GAB.), 1932, f. 6/4, nn. 3433, 5348, b. 1611.

⁷⁰ Questo disegno incontrò però l'opposizione del ministro delle Finanze Antonio Mosconi, che calcolò l'esborso finanziario imposto all'Italia in circa 220 milioni di lire soltanto per finanziare importazioni di grano. Altrettanto negativo era l'atteggiamento di Confindustria che riteneva vantaggioso l'ingresso della Jugoslavia e invece osteggiava l'inserimento dell'Austria. L'inserimento del regno balcanico nel sistema avrebbe però accresciuto i sacrifici imposti all'agricoltura italiana. Cfr. F. Bientinesi, *La politica commerciale italiana fra le due guerre mondiali* cit., p. 216.

a breve-medio termine avrebbe potuto rappresentare un polo d'attrazione per le economie dell'Europa orientale, che avrebbe messo in mora qualsiasi altro disegno di penetrazione economica e politica nell'area danubiana. Fu perciò la paura di un isolamento commerciale e diplomatico che accelerò definitivamente l'attuazione del sistema Brocchi attraverso la ratifica degli accordi del Semmering⁷¹. Per di più, proprio nel tentativo di evitare l'esclusione dai flussi commerciali dell'Europa centro-orientale, Palazzo Chigi aveva considerato con attenzione un progetto del governo di Belgrado che prevedeva accordi economici preferenziali tra Jugoslavia, Romania, Polonia, Ungheria, Cecoslovacchia e Italia⁷². Disegno che inevitabilmente era destinato a cadere nel vuoto. A questa situazione di pericolosa incertezza si aggiunse la fretta nello scongiurare l'attuazione del cosiddetto piano Tardieu del 1932. Questo progetto, elaborato in realtà dal direttore della Sezione economica e finanziaria della Società delle Nazioni, Pietro Stoppani, prevedeva la creazione di una Confederazione economica danubiana sotto tutela francese e, perciò, l'allontanamento dell'Austria dalla sfera di influenza italiana⁷³.

La firma degli accordi del Semmering rappresentò, all'inizio del 1932, uno dei momenti più importanti nei rapporti sia con l'Austria che con l'Ungheria⁷⁴. Gli accordi prevedevano la concessione di facilitazioni nei trasporti ma soprattutto di agevolazioni creditizie per il finanziamento degli scambi fra i tre paesi. Dietro la copertura di due società commerciali, venne di fatto creato un sistema preferenziale che provocò tensioni con alcuni Paesi terzi, ed in modo particolare con la Francia, dal momento che questo trattato (di fatto erede del sistema Brocchi) si opponeva esplicitamente ai progetti francesi ed alla Piccola intesa. L'Ungheria era senz'altro la maggiore beneficiaria e il peso maggiore era sostenuto dall'Italia. Tuttavia, il governo fascista cercava con questi accordi di rilanciare i porti di Fiume e di Trieste, come centri di smistamento del grano e delle altre merci esportate dal paese magiario⁷⁵. Inoltre, l'Italia riuscì a far inserire la promozione di alcuni suoi prodotti (autovetture) e a far includere i trasferimenti in «conto Semmering» nel *clearing*; così che il 60% delle sovvenzioni venne

⁷¹ Si veda il verbale della riunione interministeriale dell'11 aprile 1931, in *DDI, VII*, vol. X, p. 304.

⁷² F. Bientinesi, *La politica commerciale italiana fra le due guerre mondiali* cit., p. 218.

⁷³ André Tardieu era stato ministro della Guerra, poi presidente del Consiglio ed infine ministro degli Esteri francese. Sul ruolo di Stoppani nella vicenda, cfr. *DDI, VII*, vol. XI, doc. 307, lettera dell'ambasciatore Giuseppe De Michelis al ministro degli Esteri, Dino Grandi, del 19 marzo 1932. Riferendosi a Stoppani, Grandi annotò a margine una nota con scritto: «Mascalzone e traditore!». La Sezione economica e finanziaria della Società delle Nazioni, d'altra parte, non rappresentava le posizioni ufficiali degli Stati; essa era perciò sganciata dalle singole politiche nazionali e manteneva una certa autonomia dai relativi governi. Su questa organizzazione, cfr. P. Clavin, J.-W. Wessels, *Transnationalism and the League of Nations: Understanding the Work of its Economic and Financial Organisation*, in «Contemporary European History», 14, 4 (2005), pp. 465-492.

⁷⁴ Il 18 febbraio 1932 furono firmati con l'Austria ed il 23 febbraio con l'Ungheria; cfr. F. Guarneri, *Battaglie economiche fra le due guerre*, Il Mulino, Bologna 1988², pp. 363-364.

⁷⁵ ACS, PCM, GAB., 1933, fasc. 9, sfasc. 6, n. 9668, b. 1611.

destinato allo scongelamento dei crediti italiani, malgrado le proteste ungheresi⁷⁶.

Il *clearing* era un sistema di gestione degli scambi con l'estero che aveva come fine l'eliminazione del pagamento diretto in valuta straniera. Il primo accordo di *clearing* fu firmato con l'Austria il 30 dicembre 1931 ed entrò in vigore il 10 gennaio 1932⁷⁷. Esso, oltre che conseguenza del controllo valutario messo progressivamente in atto da tutti gli stati, era il frutto della pervasiva presenza italiana nel Paese alpino dopo il fallimento del progetto di unione doganale austro-tedesca. Con questo accordo, la somma da prelevare sui versamenti effettuati dagli importatori italiani e destinata al pagamento dei crediti commerciali arretrati fu fissata nel 30% e perciò l'accordo rientrò nel tentativo di recuperare gli importi «congelati» che sarebbero stati altrimenti inesigibili. Il cambio del *clearing*, basato sulla parità ufficiale fra le due divise, rese perciò inefficace l'accordo di compensazione fra i due sistemi economici. Infatti, il rapporto alla pari tra lira e scellino faceva diventare poco competitive le merci austriache sul mercato italiano e perciò il recupero dei crediti in tempi brevi era molto difficoltoso⁷⁸. Queste difficoltà portarono ad una denuncia del *clearing* da parte austriaca il 9 marzo 1932 ed alla stesura di un accordo provvisorio il 23 marzo. Finalmente l'accordo definitivo fu ratificato il 7 luglio ed entrò in vigore quattro giorni dopo. Il cambio adottato era quello effettivo con riferimento alle piazze finanziarie dei due Paesi e ci fu sicuramente un miglioramento dei rapporti commerciali, che nondimeno non riuscì a garantire lo smobilizzo completo dei crediti arretrati. L'accordo di *clearing* con l'Ungheria venne stipulato invece il 14 luglio 1932⁷⁹.

Un aspetto interessante e poco studiato finora riguardo gli accordi del Semmering è quello riguardante la creazione delle società commerciali che hanno gestito l'organizzazione dei flussi di scambio. La base degli accordi era la concessione di facilitazioni nei trasporti ferroviari e marittimi, agevolazioni allo sdoganamento alla frontiera e infine concessioni creditizie agli esportatori dei tre Paesi considerati, in modo che si riducessero i loro oneri per procurarsi i crediti necessari. Per questi motivi fu costituito da enti italiani da una parte e ungheresi o austriaci dall'altra un organismo *ad hoc*, che si chiamò «Società anonima italo-austriaca per facilitazioni di credito all'esportazione», per il commercio con la repubblica federale, e «Società anonima italo-ungherese per facilitazioni di credito all'esportazione», per quello con il Paese magiaro⁸⁰.

Le compagnie vennero costituite dopo la firma degli accordi nel 1932 e la prima a

⁷⁶ Bientinesi giustamente sottolinea che, al contrario di quanto ricorda Guarnieri, non si trattò di una pura perdita per l'Italia. Cfr. F. Bientinesi, *La politica commerciale italiana fra le due guerre mondiali* cit., p. 236.

⁷⁷ I crediti italiani congelati in Austria ammontavano a circa 34 milioni di lire al momento dell'accordo, cfr. F. Guarnieri, *Battaglie economiche* cit., pp. 354-355.

⁷⁸ F. Bientinesi, *La politica commerciale italiana fra le due guerre mondiali* cit., p. 234. Il *clearing* italo-austriaco rappresentava d'altra parte una prima sperimentazione di un metodo di controllo degli scambi fino allora poco conosciuto.

⁷⁹ F. Bientinesi, *La politica commerciale italiana fra le due guerre mondiali* cit., pp. 234-235.

⁸⁰ Archivio storico UniCredit Banca di Roma (ASUBR), Fondo Banco di Roma, XI.7.4, b. 1, fasc. 1.

prendere vita fu quella italo-austriaca. Tuttavia, l'architettura delle due società fu definitivamente approvata in una riunione riservata tenuta a Milano il 17 marzo 1932 presso l'Associazione tecnica bancaria italiana⁸¹. In quella sede il futuro ministro delle Finanze, Guido Jung, nella veste di presidente dell'Istituto nazionale per l'esportazione, chiarì ai rappresentanti dei tre istituti di credito coinvolti i termini dell'operazione⁸². Entrambe le aziende di finanziamento commerciale avrebbero avuto un capitale sociale di 2 milioni di lire e sede sociale a Milano. Il capitale di quella italo-austriaca, prima di essere costituita, sarebbe stato diviso a metà tra banche dei due Paesi e, in particolare, la quota italiana di un milione di lire sarebbe stata sottoscritta per Lit. 350.000 dalla Banca commerciale italiana, per altre Lit. 350.000 dal Credito italiano e per Lit. 300.000 dal Banco di Roma. Era evidente che venivano coinvolte nell'operazione le future banche di interesse nazionale, si cercava perciò di procurare lavoro bancario ai maggiori istituti di credito allora in difficoltà⁸³. Nessun delegato dei tre sottoscrittori sarebbe stata rappresentato nel consiglio della Società italo-austriaca, che sarebbe stato composto esclusivamente da funzionari dell'amministrazione pubblica. Jung precisava infine che la commissione in favore delle tre banche sarebbe stata stabilita nella misura del 25%, minimo 10 lire per ogni operazione. Inoltre, la compagnia per il finanziamento commerciale avrebbe tenuto costantemente almeno 1 milione di lire in conto presso ogni istituto, conto infruttifero o sul quale si sarebbe corrisposto un interesse minimo, pari prevedibilmente all'1%⁸⁴.

In realtà, i tre istituti di credito avevano fissato i costi dei loro servizi fin dalla tarda primavera del 1931, a dimostrazione di quanto fosse stato lungo e travagliato il percorso che portò agli accordi del Semmering. In una riunione tenuta a Roma il 18 giugno presso la Confederazione generale bancaria fascista, i rappresentanti delle tre

⁸¹ La prima Associazione bancaria italiana era stata fondata a Milano nel 1919 dai principali istituti di credito del Paese con l'appoggio del direttore generale della Banca d'Italia, Bonaldo Stringher. L'associazione era stata trasformata nel 1926 in Confederazione generale bancaria fascista e nel 1931, con l'affidamento del anche del settore assicurativo a questa istituzione e la palese volontà del regime fascista di assumere un maggiore controllo sul settore bancario, nasceva a Milano l'Associazione tecnica bancaria italiana (ATBI). Quest'ultima era stata fortemente voluta dalla Banca commerciale italiana e dal Credito italiano, per questo motivo i suoi uffici tecnici erano nel capoluogo lombardo anziché a Roma. La contiguità con la Confederazione era garantita dalla presidenza dell'ATBI affidata allo stesso presidente della Confederazione nazionale fascista del credito e dell'assicurazione: Giuseppe Bianchini. Infine, nel 1934 la Confederazione venne commissariata dal governo e tre anni dopo l'Associazione tecnica bancaria venne sciolta e le sue competenze assorbite dalla Confederazione, con il passaggio degli uffici da Milano alla capitale.

⁸² Alla riunione erano presenti oltre al parlamentare palermitano: Bianchini, Bruno Dolcetta per la COMIT, Arrigo Stoffel e Carlo Corti per il Credit, Ugo Foscolo e Del Bino per il Banco di Roma. Cfr. ASUBR, Fondo Banco di Roma, XI.7.4, b. 1, fasc. 1.

⁸³ ASUBR, Fondo Banco di Roma, XI.7.4, b. 1, fasc. 1. Le quote delle banche sarebbero state rilevate dal Tesoro successivamente. Ad onor del vero, la situazione del Banco di Roma, reduce da un lungo e laborioso salvataggio durato gran parte degli anni Venti, era in realtà differente nel 1932 da quello dei due grandi istituti lombardi immobilizzati dalle loro partecipazioni industriali.

⁸⁴ ASUBR, Fondo Banco di Roma, XI.7.4, b. 1, fasc. 1. Al fine di risparmiare il più possibile sulle spese la costituenda società italo-austriaca avrebbe avuto i suoi uffici presso la sede milanese del Banco di Napoli e avrebbe dovuto iniziare il suo lavoro entro l'aprile 1932.

banche coinvolte avevano discusso i termini degli accordi commerciali con l'Austria e l'Ungheria, sottolineando in particolare alcuni elementi cruciali. L'operazione del governo sarebbe stata assecondata non soltanto per ovvi motivi politici, ma anche per la possibilità di assicurare al finanziamento delle merci da parte degli istituti di credito alcuni vantaggi di ordine legale (diritto di ritenzione) che si riteneva conveniente introdurre nella legislazione italiana. Inoltre, si raccomandava particolare attenzione, per le operazioni di esenzioni fiscali, sia alla tassa sulle anticipazioni, sia a quanto concerneva le tasse di bollo e la ricchezza mobile sugli interessi passivi. Infine, si riteneva che la provvigione del 2% fosse appena sufficiente per compensare una operazione semplice, per questo si preferiva ricorrere ad un tipo di lavoro bancario più complesso che comportava l'intervento di altri istituti. La commissione ritenuta equa era del 25% per ogni banca, più diritto fisso per ogni operazione⁸⁵.

Il meccanismo studiato era molto complesso, infatti non tutte le merci entrarono a godere delle agevolazioni, ma solo quelle comprese in una lista determinata e fino ad un contingente massimo da stabilirsi. Le società per le facilitazioni di credito all'esportazione disponevano di un certo ammontare di contributi, in base ai quali avrebbero riversato agli esportatori l'abbuono dell'interesse tramite le banche finanziatrici. Questi organismi erano quindi degli enti erogatori di aiuti creditizi e avrebbero deciso, in base ai documenti presentati, se concedere il beneficio o meno. Si trattava perciò di una specie di premio all'esportazione concesso tramite gli istituti di credito coinvolti, che accordavano una sovvenzione fittizia con l'accensione di un conto creditore e di uno debitore presso due banche diverse (la principale e una sua affiliata) in modo che, nel caso del commercio con l'Austria, la differenza tra gli interessi creditori e debitori opportunamente integrati dalla Società italo-austriaca avrebbe rappresentato il beneficio dell'esportatore, come previsto dagli accordi ratificati⁸⁶.

Il sistema preferenziale venne allargato nel 1934, tramite gli accordi speciali con l'Austria (17 marzo 1934) e con l'Ungheria (14 maggio 1934), che tuttavia si esaurirono ancor prima di entrare a regime. La crisi valutaria italiana del 1935 limitò le potenzialità economiche del Paese, che stava affrontando una profonda riorganizzazione del proprio settore industriale e anche di quello creditizio sotto la regia dei dirigenti dell'Istituto per la ricostruzione industriale. Per di più, il sistema produttivo tendeva a sfruttare l'incremento della domanda statale di armamenti necessari per la guerra d'Etiopia, mentre le ragioni di scambio internazionali erano state profondamente modificate dalla depressione mondiale. Infine, si andavano lentamente esaurendo i motivi politico-diplomatici che avevano avuto un peso notevole nella creazione di un

⁸⁵ ASUBR, Fondo Banco di Roma, XI.7.4, b. 1, fasc. 1. Alla riunione erano presenti: Dolcetta per la COMIT, Arrigo Stoffel per il CREDIT, Foscolo e Paride Formentini per il Banco di Roma.

⁸⁶ La costituzione della Società italo-austriaca era stabilita da un *Protocole confidentiel* inserito come allegato nel testo del trattato commerciale. Cfr. ASUBR, Fondo Banco di Roma, XI.7.4, b. 1 fasc. 1. Nota riservatissima per l'Amministratore delegato del Banco di Roma del 17 marzo 1932.

meccanismo farraginoso per agevolare il commercio con il bacino danubiano e, soprattutto, il recupero dei crediti «congelati»⁸⁷.

L'Italia fascista aveva raggiunto la massima influenza politica sull'Austria durante il cancellierato Dollfuß e sotto la dittatura di Kurt Schuschnigg, ossia tra il 1932 e il 1938, anche se già dal 1936 il peso diplomatico del regime fascista aveva iniziato ad affievolirsi. Lo sforzo costante del governo di Roma era stato il sostegno al fronte autoritario nel Paese alpino, sia in chiave antisocialista, sia in funzione antinazista, nel timore che si realizzasse la minaccia dell'*Anschluss*. Come più volte ricordato, uno dei registi più autorevoli di questa politica di controllo sull'Austria era stato Fulvio Suvich, sottosegretario agli Esteri dal 1932 al 1936⁸⁸. Tuttavia proprio a causa della crisi economica mondiale, i progetti velleitari di espansione economica trovarono una battuta d'arresto definitiva. Inoltre, con la depressione degli anni Trenta gran parte della struttura produttiva italiana, e anche triestina, era passata sotto il controllo statale. Volgeva perciò al declino il ruolo particolare dell'élite giuliana, che aveva avuto il compito di rappresentare le ambizioni economiche italiane nell'Europa centro-orientale⁸⁹.

Il superamento della crisi economica aprì una nuova fase nei rapporti commerciali internazionali, ormai dominati dalla politica di potenza. L'obiettivo non era più la massimizzazione dei profitti attraverso un aumento di scambi tali da favorire rapporti di interdipendenza se non di integrazione. Lo scopo era diventato oramai quello di assicurarsi il controllo delle materie prime e i prodotti necessari al proprio modello di sviluppo, in maniera tale da consentire alle economie più forti di imporre condizioni di dipendenza a quelle più deboli attraverso un'accorta manipolazione sia delle importazioni che delle esportazioni⁹⁰. Questa trasformazione del commercio, che aveva imposto lo sviluppo di rapporti bilaterali, *clearing* e scambi compensati, nel lungo periodo avrebbe esposto un'economia come quella italiana a rapporti di dipendenza ancora più accentuati di quelli precedenti. Tuttavia, in una prima fase, consentì di tessere i propri legami commerciali in maniera più rispondente alle esigenze politiche del momento, come in occasione della guerra d'Etiopia.

Erano soprattutto i limiti dell'economia italiana ad aver ostacolato i progetti per la creazione di zone di influenza. L'Italia aveva una disponibilità insufficiente di capitali,

⁸⁷ Ancora tre anni dopo gli accordi del Semmering, il Banco di Roma registrava una scarsa attività svolta dalle sue filiali nel territorio riguardo le agevolazioni per le esportazioni. Cfr. ASUBR, Fondo Banco di Roma, XI.7.4, b. 1, fasc. 1. Nota riservata della Direzione centrale del 25 marzo 1935.

⁸⁸ Per una visione parziale su questa esperienza, cfr. F. Suvich, *Memorie 1932-1936*, a c. di G. Bianchi, Rizzoli, Milano 1984.

⁸⁹ Un discorso a parte meritano le due grandi compagnie assicuratrici triestine, che mantennero il loro ruolo multinazionale. Inoltre, bisogna rimarcare che la struttura industriale regionale, riorganizzata dall'IRI, riprese vigore nella seconda metà degli anni Trenta. Tuttavia i vecchi proprietari erano divenuti, nel migliore dei casi, dirigenti delle loro imprese, oramai pubbliche.

⁹⁰ Su questo cambiamento si veda ancora : A. O. Hirschmann, *Potenza nazionale commercio estero* cit., passim.

una struttura industriale spesso sovradimensionata rispetto alle esigenze del mercato interno, ma dipendente dall'estero per i prodotti ad alta tecnologia e combustibili. Inoltre, il sistema economico italiano non era in grado di importare grandi quantità di prodotti alimentari, che costituivano il grosso delle esportazioni dei Paesi balcanici, senza creare tensioni sul mercato interno e senza compromettere le importazioni di macchinari e materie prime. La Germania era stata invece capace di imporre la propria egemonia grazie ad una elevata possibilità di assorbimento da parte del proprio sistema economico e ad un'abile politica commerciale. Nel marzo 1938, l'*Anschluss* avrebbe frustrato definitivamente le vane ambizioni italiane, mentre, pochi mesi dopo, le odiose leggi razziali italiane avrebbero allontanato brutalmente dal loro posto alcuni tra i maggiori esponenti dell'élite economica giuliana.

Frontiera, periferia. Fascismo e politiche per il porto di Trieste fra spazio nazionale e Mitteleuropa¹

di Laura Cerasi

Nel porto giuliano, la contrazione dei traffici a seguito della grande crisi finanziaria era stata molto severa. L'argomento con cui il commissario dell'Azienda dei Magazzini Generali, Gaeta, cercava di ottenere dal prefetto la conferma dei sussidi pubblici fino a quel momento destinati all'Ente era essenzialmente politico. Vale la pena riprenderne alcuni passaggi. I Magazzini Generali, l'ente parastatale costituito nel 1925 con attribuzioni di sovrintendenza ai flussi commerciali e di manutenzione delle strutture portuali, aveva avuto fino a quel momento la fonte fondamentale di sussistenza nei finanziamenti pubblici. Secondo Gaeta, il mantenimento dei sussidi costituiva una «assoluta necessità» a fronte della recrudescenza della «secolare lotta» fra Trieste e Amburgo, cui si era di recente aggiunta l'agguerrita concorrenza del nuovo porto di Danzica-Gdynia, apertamente sostenuto dal governo polacco, e della via fluviale danubiana, fortemente migliorata nell'organizzazione dei servizi. L'intreccio di interdipendenze che stava a fondamento di un'economia marittima andava compreso nella sua specificità: «Insieme con i Magazzini Generali, l'Armamento, i lavoratori portuali, gli agenti marittimi, le Assicurazioni e infine tutto il mondo marittimo-commerciale triestino, anche l'Erario e soprattutto le Ferrovie dello Stato sono stati vulnerati nei loro interessi, che non sono trascurabili». A confronto con il trattamento riservato agli altri porti italiani, in particolare i due porti altoadriatici di Venezia e Fiume, secondo Gaeta «l'Erario è verso l'Azienda dei Magazzini Generali di Trieste di gran lunga più severo», nonostante il traffico ferroviario del porto di Trieste avesse subito una perdita maggiore rispetto a quella registrata a Venezia:

Ciò è dovuto essenzialmente al fatto che Venezia, partecipando ai traffici internazionali soltanto in minima misura, ha potuto difendere meglio le sue posizioni grazie alla maggiore resistenza che l'economia nazionale ha opposto e oppone tuttora alla persistente crisi economica, nonché al crescente sviluppo del porto industriale di Marghera (petrolio, benzina, olii minerali e residui, materiali metallici, metalli greggi, piriti e ceneri di pirite, fertilizzanti ecc.) e l'allargamento del retroterra verso la Lombardia. Il porto di Trieste,

¹ Il testo costituisce, con alcune integrazioni, la relazione presentata al panel *Frontiera, periferia. Strategie di sviluppo nel fascismo dell'area alto-adriatica* per i «Cantieri di Storia», V, Trieste, settembre 2009. Una più ampia versione si può leggere in Laura Cerasi, Rolf Petri, Stefano Petrungaro, *Porti di frontiera. Industria e commercio a Trieste, Fiume e Pola fra le due guerre mondiali*, Viella, Roma 2008, con riferimento alla quale le note sono state qui limitate alle sole indicazioni di fonti e integrazioni documentarie.

invece, su cui s'appoggiano in assoluta prevalenza traffici provenienti e diretti all'estero, ha dovuto subire in pieno la ripercussione sfavorevole delle difficilissime condizioni economiche e politiche dei vari Stati danubiani che formano il suo retroterra estero.

L'argomento appunto politico con cui veniva sostenuta l'«assoluta necessità» delle sovvenzioni pubbliche non era soltanto il bisogno di non disperdere la «ricchezza nazionale» costituita dalla «potenza di attrazione del porto giuliano». Occorreva soprattutto dimostrare che la «redenzione» non era stata un cattivo affare; occorreva fare in modo che «non abbia parvenza di fondamento la triste [e balorda] profezia – che non è solo del periodo di guerra – che l'unione del porto di Trieste all'Italia avrebbe segnato l'ora della sua decadenza e abbandono»².

Che il «prezzo della redenzione» non fosse a perdere, dunque, era ancora da provare: e l'inciso ci suggerisce che molti, a quel punto, ne dubitavano. Fra gli strumenti di persuasione che il regime fascista poteva utilizzare, le sovvenzioni finanziarie cominciavano ad apparire come uno dei mezzi irrinunciabili per integrare nello spazio economico nazionale quella che, geograficamente, era una *periferia* neoacquisita, ma che era anche, per la sua storia e la sua collocazione geopolitica, una *frontiera* sempre virtualmente valicabile, la «porta orientale» appunto verso un'Europa danubiana e balcanica, il controllo sulla quale apparteneva ai disegni espansivi e soprattutto alla rappresentazione del «fascismo di frontiera».

Nelle parole del commissario Gaeta si condensavano alcune delle ragioni per cui la dialettica frontiera/periferia si presentava, fra le due guerre, come una dinamica particolarmente complessa, continuamente alla ricerca di un punto di equilibrio fra spinte che premevano in direzioni differenti: la congiuntura tendente alla dis-integrazione delle economie nazionali in seguito alla grande crisi; la pressante concorrenza dei porti nordici di Amburgo e Gdynia-Danzica; la concorrenza interna fra i porti italiani, sovradimensionati rispetto alla capacità di traffico soprattutto nell'area altoadriatica; le aspettative, le richieste, gli interessi e la specifica cultura delle élite dirigenti giuliane. Come si misurava il nuovo regime con queste dinamiche? Quali le strategie di sviluppo che il fascismo cercava di porre in essere per Trieste? Quali le risposte delle élite economiche?

La nostra ricerca si è innestata su una storiografia ricca e accurata: su questi temi, senza i lavori di Giulio Sapelli, Giulio Mellinato, Anna Maria Vinci, Anna Millo – le cui obiezioni sono state di grande aiuto per chiarire il nostro punto: vi ritorneremo fra breve – non sarebbe stato possibile impostare la questione della riluttanza mostrata da

² Archivio di Stato di Trieste [AST], Prefettura, *Gabinetto*, busta 307/1935, Relazione del R. Commissario A. Gaeta a Ministero delle Comunicazioni, Direzione Generale della Marina Mercantile, Trieste, 20 gennaio 1934, Oggetto: *Contributo statale*, e *Ibid.*, Allegato A), *Relazione sulla riduzione delle spese dei Magazzini Generali per il personale dipendente durante la gestione commissariale*).

parte delle élite dirigenti triestine rispetto alla creazione di una zona industriale, con la quale il fascismo intendeva offrire una risposta insieme anticiclica e politica alle difficoltà di integrazione del porto giuliano nello spazio economico nazionale italiano. Una riluttanza su cui ci siamo interrogati non per evidenziarne, normativamente, supposte insufficienze in relazione agli impulsi provenienti dal centro politico, ma piuttosto per rinvenirne le ragioni e le strategie, oltre, come vedremo, alle profonde contraddizioni.

Trieste-frontiera

Nel cercare di districare le componenti della difficile dialettica frontiera/periferia, porta orientale/integrazione nello spazio nazionale, non c'è dubbio che la strategia di sviluppo più rappresentativa dell'orientamento delle élite dirigenti risultasse essere quella di una «impossibile» continuità mitteleuropea, con l'obiettivo della minimizzazione delle fratture geopolitiche dell'area in base alla tesi di origine nazional-irredentista del destino «geografico» del porto di Trieste. Quello che vorrei qui sottolineare è come tale orientamento, lungi dall'esserne in contrasto, si intrecciasse positivamente con gli impulsi provenienti dal regime, almeno fino a quando l'espansione tedesca non avesse fatto pesare la sua strategia in direzione adriatico-balcanica, e l'asse con la Grande Germania non fosse diventato l'orientamento prioritario delle alleanze strategiche del regime.

In altri termini. La riattivazione delle vie di comunicazione in area danubiano-balcanica, la fitta tessitura di relazioni diplomatiche, la stipula di trattati commerciali fra Paesi successori della duplice monarchia, sempre più ardui a fronte della progressiva frammentazione delle economie nazionali europee: l'insieme di fattori, cioè, di cui si componeva il progetto di continuità «mitteleuropea» per la vita del porto giuliano non sono stati estranei, per un lungo tratto, alle linee strategiche della politica estera e commerciale del fascismo. Era una continuità che veniva espressa da uomini, provenienti dalle fila dell'élite triestina, come Fulvio Suvich, Igino Brocchi, Alberto Asquini, Mario Alberti, il cui inserimento nelle sedi di elaborazione della strategia di politica economica internazionale del Paese non era affatto marginale. La figura di Igino Brocchi come interprete, nel decennio intercorso fra annessione e crisi finanziaria, di una costante ricerca di convergenze fra le linee guida seguite dal governo nelle trattative con i Paesi successori dell'ex Impero e l'orientamento degli interessi dell'economia marittima giuliana è in questo senso particolarmente significativa.

Fin dal suo trasferimento a Roma nel 1920 come consigliere di Stato presso la VI sezione, competente per i territori delle Nuove Province, Brocchi aveva mantenuto stretti legami con esponenti dell'élite economica e politica triestina, come la famiglia Cosulich, Alberto Moscheni e Camillo Ara, come lui appartenente all'area liberalnazionale. Nelle sue capacità di alto funzionario dell'amministrazione centrale, aveva

speso le proprie competenze in materia giuridica commerciale e la propria conoscenza degli ordinamenti istituzionali della cessata monarchia per partecipare alle operazioni di integrazione dei territori di nuova acquisizione: come consulente della delegazione italiana a Parigi prima, poi come membro della Commissione reale e della Commissione consultiva centrale per la sistemazione legislativa delle nuove province (dove sedeva insieme ad Alberto Moscheni, fiduciario delle imprese Cosulich e attentissimo intermediario dei loro rapporti con le autorità politiche e amministrative del nuovo Stato)³. Particolarmente rilevante ai fini delle nostre osservazioni risulta il suo impegno per favorire la creazione di un'area di commercio preferenziale fra gli Stati ex asburgici, fortemente appoggiata dal gruppo di interesse giuliano e, insieme, congeniale alla prospettiva strategica generale di un rafforzamento della penetrazione economica dell'Italia in area danubiana e balcanica, perseguita dal nuovo regime. Fra il 1921 e il 1922, Brocchi partecipava a delegazioni e comitati incaricati di definire il dispositivo degli accordi doganali fra i territori ex asburgici per stimolare il traffico di transito verso Trieste e Fiume: la Conferenza di Roma fra gli Stati successori dell'Austria-Ungheria, le «conversazioni italo jugoslave», la Conferenza italo-cescoslovacca per i traffici attraverso Trieste⁴.

In funzione di ciò si impegnava, giungendo a divenirne il referente principale per gli aspetti amministrativi e finanziari, nella soluzione dell'intricata questione ferroviaria nata dalla necessità di risistemare il regime proprietario e gestionale della ex *Südbahngesellschaft*, la compagnia che controllava le linee che univano Trieste e Fiume con Vienna, insieme a tutto il traffico ferroviario nei territori meridionali della duplice monarchia, ora suddivisi fra Austria, Ungheria, Jugoslavia e Italia. La questione era di vitale importanza per il mantenimento delle funzioni commerciali della Trieste - frontiera come sbocco marittimo degli Stati dell'Europa centrale e danubiana, attraverso la conservazione del sistema di integrazione fra vie fluviali, marittime e ferroviarie gravitante sul porto giuliano nell'anteguerra, e il contrasto alla concorrenza dei porti del Mare del Nord. La sua soluzione era resa particolarmente intricata dall'incidenza degli oneri derivanti dalle riparazioni dovute dall'Austria ai Paesi vincitori: con il trattato di Saint-Germain era stato permesso all'Italia, d'accordo con la Francia, di riscattare le linee in territorio italiano con i crediti per riparazioni da parte dell'Austria, e di ottenere il sostegno al traffico di Trieste⁵, senza tuttavia che fosse possibile incamerarle direttamente, in quanto appartenenti ad una società privata. Nel 1920 il Tesoro aveva acquisito la maggioranza delle azioni ex *Südbahn* e il controllo del

³ Cfr. E. Capuzzo, *Dal nesso asburgico alla sovranità italiana. Legislazione e amministrazione a Trento e a Trieste (1918-1928)*, Giuffrè, Milano 1992, pp. 118; 215.

⁴ Cfr. P. Dorsi, *Introduzione* a Archivio di Stato di Trieste, *Inventario dell'Archivio di Igino Brocchi, 1914-1931*, Ministero centrale per i beni e le attività culturali, Roma 2000, pp. 4-5.

⁵ Su questi aspetti e per più ampie informazioni cfr. G. C. Falco, *Prefazione* a *Inventario dell'Archivio di Igino Brocchi, 1914-1931*, cit., pp. VIII sgg.

Consiglio di amministrazione, di cui faceva parte anche Brocchi con il compito di studiare il riassetto del sistema dei trasporti in funzione dell'utilità per i traffici del porto giuliano, grazie alla sua affidabilità nel ruolo di tramite fra le autorità centrali del nuovo Stato, a partire dalle autorità militari durante il regime di amministrazione provvisoria, e i gruppi di interesse locali. Di cui, come viene sottolineato, teneva presenti analisi e informazioni tecniche utili a definire le linee strategiche dei suoi interventi, in particolare quelle provenienti dal gruppo Cosulich⁶, anche attraverso la compresenza di Moscheni in alcuni dei comitati di lavoro.

Allo scopo era necessario dirimere le divergenze esistenti fra gli Stati successori, in particolare l'intento dei governi sia italiano che jugoslavo di nazionalizzazione delle linee ferroviarie, contrastato da Austria e Ungheria. La Jugoslavia in particolare, che era in grado di interrompere la continuità tra la linea austriaca a quella ungherese per Fiume, aveva più volte ostacolato il traffico per motivi dimostrativi o di ritorsione durante le trattative. La soluzione favorita da Brocchi vedeva un compromesso fra il mantenimento della proprietà complessiva della rete delle linee, attribuita ad una nuova società finanziaria, e l'affidamento della gestione delle linee nei diversi territori nazionali alle rispettive società ferroviarie: si formava così, nel 1923, la nuova Compagnia ferroviaria Danubio-Sava-Adriatico, che doveva garantire il libero attraversamento delle frontiere fra i quattro Stati e il coordinamento fra le tariffe nazionali, che non dovevano essere lesive degli interessi reciproci, in un primo momento prevedendo anche l'erogazione di un incentivo da parte dell'Italia verso gli altri tre Stati per convogliare il traffico verso Trieste.

Il dispositivo costituito dalla riorganizzazione del sistema dei trasporti, intrecciato con la stipula di accordi doganali, procedeva alla normalizzazione dei rapporti fra gli Stati successori dell'ex Impero asburgico (intese doganali bilaterali fra Italia e Austria, 1923, Jugoslavia, Cecoslovacchia, 1924, Ungheria, 1925). La riattivazione dei flussi di traffico, pensata come una ripresa della dinamica precedente lo scoppio del conflitto, era una strategia di riproduzione della continuità della dimensione mitteleuropea del porto giuliano, della paziente ricomposizione delle fratture generate dai nuovi confini nazionali: una prospettiva appunto di Trieste - frontiera, nella quale si riconoscevano gli interessi e le richieste delle élite triestine. In tale direzione agivano molteplici iniziative, quali l'installazione nel 1925 di un'agenzia a Praga per la promozione del traffico con la Cecoslovacchia. L'agenzia, che godeva del concorso del Consiglio provinciale dell'economia corporativa di Trieste e dell'appoggio di Arnaldo Frigessi di Rattalma e della RAS, operava attraverso contatti diretti sul territorio e si occupava soprattutto di dirimere i problemi nati in relazione ai trasporti e alle tariffe ferroviarie e di contrastare la concorrenza dei nuovi porti di Gdynia e di Sussak; si sarebbe poi

⁶ Ivi, p. XI.

sciolta nel 1939 in seguito allo smembramento della Cecoslovacchia, e assorbita dal Comitato triestino dei traffici presieduto da Cosulich⁷.

In quest'ottica si leggeva il segno della cosiddetta «linea Suvich» nella politica estera e commerciale. Fulvio Suvich, di matrice nazionalista, deputato dal 1921, come Brocchi e un altro triestino, Mario Alberti, era stato collaboratore di Giuseppe Volpi al dicastero delle Finanze. Il suo contributo di maggiore rilievo è legato all'impegno come sottosegretario agli Esteri dal 1932 al 1936, dove aveva sostenuto una strategia filoaustrica e antigermanica – pensata anche come diretta espressione degli interessi giuliani – terminata dopo la conclusione della Guerra d'Etiopia e l'irreversibile avvicinamento alla Germania sancito dalla sua sostituzione con Galeazzo Ciano. Molto rilevanti erano state anche operazioni meno vistosamente condotte, ma di sostanziale rilievo strategico, come le trattative per la revisione delle riparazioni tedesche e orientali, che implicavano una ridefinizione a cascata degli accordi finanziari fra gli Stati interessati, conosciute come piano Young. Le conferenze di Parigi e dell'Aja, tenute fra il 1929 e il 1930, sono state seguite sia da Suvich che da Brocchi come parte della delegazione italiana, riuscendo a giungere ad accordi valutari risolutivi delle controversie pendenti fra i Paesi interessati, con l'obiettivo della stabilizzazione economica e finanziaria dell'Europa uscita dai trattati di pace.

Dopo i risultati raggiunti con il piano Young, tuttavia, la collaborazione diplomatica fra le potenze cominciava a logorarsi: il manifestarsi della crisi internazionale, il profilarsi dell'ombra dell'espansionismo adriatico-balcanico della Germania, il perdurare dell'antagonismo italo-francese per l'egemonia nell'area danubiano-balcanica, cominciavano a rendere le frontiere – e in primo luogo Trieste – sempre meno facilmente valicabili. I progetti di ricomposizione dello spazio mitteleuropeo – che pure, fino a quel momento, riflettevano la strategia di penetrazione danubiano-balcanica perseguita dal regime, il quale aveva dispiegato un'attenta ricerca dei mezzi più appropriati per mantenere e sviluppare le relazioni commerciali in quell'area – cominciavano a diventare meno praticabili. Lo stesso Iginio Brocchi aveva tentato di predisporre un'area di commercio preferenziale fra Austria, Ungheria, Italia e Jugoslavia, con particolare riferimento all'esportazione del grano ungherese, finanziata dalla creazione *ad hoc* di un istituto di credito per il finanziamento dei flussi commerciali. Il progetto, che aveva il sostegno dell'allora sottosegretario agli Esteri Dino Grandi, non sarebbe decollato per l'ostilità di Alberto Pirelli e Felice Guarnieri, appoggiati da Giuseppe Bottai, timorosi di ritorsioni internazionali su altre voci della bilancia commerciale⁸, e avrebbe sortito a più limitati, ma comunque significativi, accordi bilaterali tra Austria - Italia e Ungheria - Italia del 1931 per la facilitazioni degli scambi, base

⁷ AST, Prefettura, Gabinetto, busta 395/1939, Associazione triestina per il traffico ceco-slovacco, Lettera all'Onorevole Ministero delle Corporazioni, Ufficio generale del Commercio, Trieste 2 marzo 1933; Id., *Relazione sull'attività svolta nel 1935*, firmato Arnaldo Frigessi di Rattalma; Id., Lettera a S. E. il prefetto sen. Eolo Rebuglia, Trieste, 1° giugno 1939.

⁸ Questo il parere di G. C. Falco, *Prefazione*, cit., p. XXIII.

degli accordi di Semmering del 1932, accolti con entusiasmo negli ambienti triestini. Un risultato confermato dalla stipula degli accordi commerciali italo-austriaci – i «Protocolli di Roma» – entrati in vigore il 15 luglio 1934 accompagnati da analoghi accordi italo-ungheresi, con i quali si intendeva riattivare il tradizionale canale di traffico fra Vienna e Trieste e far riacquistare al porto adriatico la sua funzione di transito internazionale attraverso l'apertura per le merci austriache di uno spazio commerciale autonomo, e l'istituzione di un porto di armamento e di un ufficio doganale austriaco all'interno del porto.

Con la svolta degli anni Trenta e le mutate condizioni dell'economia politica internazionale, in sostanza, si accentuavano le difficoltà incontrate dal proposito di ricostituzione dello spazio «mitteleuropeo» di cui il ruolo di «frontiera» del porto giuliano era parte determinante. Non si trattava solo della mancata realizzazione di progetti di unione doganale fra i Paesi ex asburgici – come quello proposto da Arminio Brunner e ricostruito da Anna Millo – né del persistente rigetto delle ipotesi di costituzione di Trieste in porto franco, avanzate fin dai primi anni Venti con l'intento di riproporre il modello di economia marittima che aveva consentito la prosperità tardo-asburgica compendiata nell'espressione «Trieste porto di transito». Con il ripristino del porto franco, che prevedeva l'esenzione del dazio doganale per le merci scaricate in tutta l'area interessata dalla franchigia, la lavorazione industriale di merci sarebbe avvenuta in regime di esenzione fiscale, ma l'ingresso dei prodotti nel mercato nazionale sarebbe stata soggetta a dazio. Il porto franco avrebbe certamente favorito il flusso commerciale internazionale – e in quest'ottica la sua richiesta era appoggiata dalla maggioranza dell'élite economica triestina – ma avrebbe di fatto creato una nuova linea di «confine interno», in contrasto con gli intenti di integrazione dell'economia giuliana nello spazio economico nazionale. Per questa ragione, gli stessi gruppi dirigenti economici locali, sensibili ad una strategia di efficace inserimento dell'economia triestina nel contesto italiano, si erano orientati verso una riduzione delle esenzioni limitate al solo «punto franco», controbilanciate da un insieme di richieste di sovvenzioni statali, accordate nel 1923 in base al piano formulato in tal senso da Camillo Ara.

Dopo la svolta degli anni Trenta, le proposte in direzione della facilitazione dei traffici centroeuropei e adriatici con perno a Trieste incontravano però un favore decrescente. Nel 1933 il progetto di costituzione di un Istituto autonomo dei traffici triestini, di cui si erano fatti latori Alberto Asquini presso il ministero delle Corporazioni e Felice Venezian presso la prefettura, non avrebbe avuto seguito. Il vecchio esponente del partito liberal-nazionale spiegava come la funzione peculiare che distingueva fra quelli italiani il porto di Trieste, quella cioè di costituire uno scalo di transito, venisse particolarmente penalizzata dal crollo dei commerci internazionali. La diffusione di accordi commerciali bilaterali finalizzati ad impedire l'uscita di valute pregiate, stipulati tra Stati che deliberavano una quota reciproca di import-export per un prezzo uguale, in conseguenza al crollo del sistema finanziario internazionale seguito

alla grande crisi economica. Si trattava del sistema di *clearing*, introdotto a partire dal 1931, che regolava le transazioni senza prevedere l'utilizzo di valuta, un complesso sistema tendente ad una chiusa bilateralità che si risolveva in una forte penalizzazione di economie che prosperavano sulla multilateralità dei traffici, come sottolineava il notevole triestino: «Trieste è presa in mezzo ai clearing e ne risente le conseguenze, perché in una economia basata su clearing, Trieste non trova più posto». Il mezzo proposto era la costituzione di un nuovo organismo, che consentisse agli operatori economici di agire in deroga all'obbligo di versare il corrispettivo monetario delle merci presso la Cassa centrale, e che potesse grazie a mezzi propri sostenere economicamente gli scambi attraverso il porto di Trieste. Il nuovo ente ricordava molto da vicino l'ipotesi di Brocchi di un nuovo istituto di credito per il finanziamento dei flussi commerciali. Denominato Istituto autonomo dei traffici triestini, si sarebbe configurato come una sorta di cassa di ammortamento locale; avrebbe tratto «i metodi da quelli dell'iniziativa privata», ma avrebbe svolto «nel contempo la sua attività con la giusta visione degli interessi superiori» e sarebbe stato «amministrato da persone d'indiscussa e provata fede politica e diretto da persone dotate della necessaria competenza commerciale». Il capitale «dovrebbe venire sottoscritto per una parte da tutti gli Istituti interessati al commercio di Trieste (banche, compagnie di navigazione, speditori, ecc. ecc.) e per la maggior parte dalla Banca Nazionale del Lavoro che essendo un istituto controllato dallo stato più di ogni altro potrà dare le direttive di pubblica utilità all'ente in questione»⁹.

Appoggiata da una campagna stampa del «Piccolo», che trattava il tema del rilancio commerciale della città con una serie di articoli dal titolo *Trieste porto di transito*, la proposta veniva rilanciata a fine anno. Negli stessi termini formulati da Venezian, si proponeva la creazione di una «stanza di compensazione» per aggirare il sistema dei *clearings* e garantire l'avvenire del porto: «Dovrebbe essere altrettanto acquisito – e non lo è per tutti – che un porto di transito costituisce comunque una attività nella bilancia economica nazionale. Le entrate relative alla sosta delle merci in transito vengono paragonate e sono infatti identiche alle entrate turistiche»¹⁰. Ma la proposta non avrebbe avuto seguito. Analogo risultato avrebbe conosciuto la richiesta di ripristino delle «refazie» ossia i ristorni a favore del porto con cui, in periodo asburgico, l'Impero compensava i maggiori costi del transito delle merci attraverso l'emporio di Trieste, su cui sempre nell'anno 1933, il più duro per il porto dall'inizio della depressione, aveva insistito Antonio Cosulich. Presso il ministero degli Esteri era stato costituito un comitato interministeriale dedicato agli affari adriatici, costituito dai

⁹ AST, Prefettura, Gabinetto, Busta 240/1933, Lettere di Felice Venezian al prefetto Carlo Tiengo, 1° aprile e 6 marzo 1933, e ibidem, memoriale dattiloscritto allegato alle lettere di Venezian al prefetto, p. 2. Su Alberto Asquini, giurista, consigliere nazionale, sottosegretario al ministero delle Corporazioni fra il 1932 e il 1935, poi aderente alla RSI, vedi B. Coceani, *Ricordo di Alberto Asquini*, in «La porta orientale», n. s., VIII (1972), p. 193.

¹⁰ *Trieste porto di transito e le esigenze dell'attuale momento economico*, «Il Piccolo di Trieste», 13 dicembre 1933.

funzionari più alti in grado, e da Alberto Moscheni per gli interessi triestini. Moscheni si sarebbe fatto tramite delle proposte avanzate dal Consiglio provinciale dell'economia corporativa su impulso di Cosulich, volte ad ottenere da un ribasso dei noli marittimi sulle linee di Trieste, da finanziarsi attraverso il ripristino del sistema di refazie. L'obiettivo era quello di contrastare il *dumping* ferroviario tedesco, che aveva vanificato i precedenti accordi per la suddivisione delle aree di competenza ferroviaria. La tesi di Cosulich era quella di sostenere l'opportunità di un forte impegno a favore dei trasporti marittimi, in quanto più attrezzati di quelli ferroviari a contrastare l'aggressiva politica tedesca. Il programma, che sembrava aver avuto buona accoglienza presso il ministro della Marina mercantile Costanzo Ciano, veniva invece bocciato nella riunione interministeriale del 16 ottobre 1933¹¹.

Si disegnava cioè, nel passaggio fra gli anni Venti e Trenta e in corrispondenza del progressivo rafforzamento in senso dirigitico degli strumenti di governo dell'economia, una perdita di capacità di negoziazione delle élite giuliane. Come ha osservato Anna Millo nel suo commento, le modalità fortemente centralizzate della mediazione politica fra centro e periferia attuate dal fascismo non favorivano, al volgere del decennio e nel mutare del quadro economico internazionale, il successo delle istanze di un ceto economico locale formato su una tradizione di maggiore elasticità ed autonomia, nonostante gli sforzi esercitati presso il centro politico e la capacità di lobbying ad esso riconosciuta.

La crisi della «linea Suvich» era dovuta tuttavia non solo a cause esogene, come la ripresa del protagonismo germanico nella regione danubiana e gli effetti della crisi finanziaria, ma anche all'aporia strutturale entro cui si avvolgeva. L'intento di stabilire rapporti preferenziali con Austria e Ungheria per affermare, attraverso il ruolo di quella che abbiamo chiamato «Trieste-frontiera», un' incisiva presenza nell'area danubiano-balcanica prevedeva anche il tentativo di attuare una strategia di contrasto all'influenza francese nell'area danubiana, per il suo ruolo di protezione ai Paesi della Piccola intesa (Cecoslovacchia, Jugoslavia e Romania) e contemporaneamente di porsi come argine rispetto ad una espansione dell'influenza tedesca nella stessa regione. Al tentativo era sotteso un intento egemonico, fondato sulla concezione implicita di una titolarità, da parte dell'Italia fascista, alla continuazione del predominio esercitato dall'Austria-Ungheria nel settore danubiano-balcanico: una titolarità di cui Trieste, come «porta orientale» della nazione, veniva ad essere garanzia e suggello. Erano leggibili, in questa prospettiva, chiare tracce del retaggio di un nazional-irredentismo

¹¹ AST, Prefettura, Gabinetto, b. 308/1935, Dr. M[oscheni] no. 384, Comitato interministeriale permanente per gli affari che interessano il traffico adriatico. *Rapporto di viaggio 21 e 22 marzo 1932*, 23 marzo 1932, pp. 1-3; Ivi, Consiglio Provinciale dell'Economia Corporativa di Trieste, *Relazione sulla proposta di predisporre un'arma di difesa contro il dumping ferroviario germanico nel retroterra adriatico in forma di riduzione dei noli marittimi da e per Trieste e Fiume*, 16 marzo 1933; 96. Ivi, promem. *Difesa del traffico adriatico contro la concorrenza dei porti nordici*, s.d. e s.a. [ma probabilmente redatto da Cosulich], con una ricostruzione dei precedenti della concorrenza, cenni ai mezzi adottati nel 1933 e alla proposta non approvata il 14 settembre 1933.

giuliano aggressivo, raccolto da un “fascismo di frontiera” fautore di un’investitura all’egemonia italiana sull’Europa sud-orientale. Ma il sempre più deciso orientamento verso una politica di potenza, nonostante interpretasse le spinte al nazionalismo imperialista che pure erano presenti nell’autorappresentazione del fascismo triestino, tuttavia, piegandosi sempre più nettamente verso l’impresa coloniale in Etiopia e verso la subordinazione all’iniziativa tedesca, si sarebbe risolto in un ulteriore elemento di depressione per l’economia giuliana, per il fatto di indebolire le residue relazioni commerciali con l’Europa centrale e il Levante faticosamente mantenute in vita nel corso degli anni Venti, e giunte ad – effimero – perfezionamento con i Protocolli di Roma. In altri termini, l’aspirazione ad una continuità «mitteleuropea» condivisa dalle élite giuliane paradossalmente e dolorosamente si traduceva, nelle mutate condizioni politiche e nel quadro dettato da un fascismo intenzionato ad affermare il proprio ruolo internazionale, nel sostegno accordato alle aspirazioni imperialistiche di una «politica di potenza» indirizzata al Levante, di cui Trieste doveva essere la «porta orientale».

Ed era una politica che necessitava di ingenti risorse finanziarie per la sua realizzazione. Risorse che l’élite locale, nonostante la sua mobilitazione, non era in grado di assicurare, e il cui approvvigionamento si sarebbe risolto in un crescente afflusso di denaro pubblico, tale da far perdere all’economia locale la sua autonomia, da accrescere la dipendenza dai canali di contrattazione politica, e da provocarne il rischio di tracollo nel momento del venir meno, come durante la Grande crisi, dei flussi finanziari. Mostrando così le aporie dello stesso disegno di «Trieste porta orientale», laddove se per le élite economiche giuliane che lo perseguivano, esso doveva essere suggello al riconoscimento della centralità e financo della preminenza dell’economia triestina nel processo di espansionismo italiano nell’area danubiano-balcanica, per i gruppi forti del capitale nazionale, come ha mostrato Giulio Sapelli, esso invece copriva l’intento di assorbimento dell’area economica triestina attraverso l’espropriazione delle sue stesse élite¹².

Trieste - periferia

La marginalizzazione del complesso insieme dell’economia giuliana verso una posizione periferica nello spazio nazionale passava attraverso la cruciale vicenda dei

¹² Cfr. sempre G. Sapelli, *Trieste italiana. Mito e destino economico*, FrancoAngeli, Milano 1990; A. Millo, *L’élite del potere a Trieste. Una biografia collettiva 1891-1938*, FrancoAngeli, Milano 1989, e Eadem, *Trieste, le assicurazioni, l’Europa. Arnoldo Frigessi di Rattalma e la Ras*, Franco Angeli, Milano 2004; P. Fragiaco, *La grande fabbrica, la piccola città. Monfalcone e il cantiere navale*; G. Mellinato, *Crescita senza sviluppo. L’economia marittima della Venezia Giulia tra Impero asburgico ed autarchia (1914-1936)*, Edizioni del Consorzio Culturale del Monfalconese, San Canzian d’Isonzo (Go) 2001; Idem, *L’Iri e un tentativo di riorganizzazione del settore cantieristico negli anni Trenta*, in «Archivi e Imprese», 13, (1996), pp. 59-98.

fallimenti a catena dei suoi maggiori gruppi economici al volgere degli anni Venti, che conducevano all'esito della «irizzazione» dell'economia marittima giuliana. I contorni della vicenda sono noti, soprattutto grazie ai lavori di Sapelli, Millo e Mellinato; qui tuttavia vale la pena richiamarne alcuni passaggi, necessari per la nostra ricerca.

Con l'acquisizione da parte della mano pubblica del controllo dell'economia marittima, veniva a determinarsi lo scioglimento dello stretto intreccio produttivo e proprietario fra navigazione e cantieristica, caratteristico del modello giuliano procedendo, da una parte, con la creazione dei Cantieri riuniti dell'Adriatico (CRDA), a un forte processo di concentrazione dell'industria navalmeccanica altoadriatica con imprese «nazionali», e dall'altra, con la creazione della società «Italia», ad una decisa riorganizzazione delle linee di navigazione, sempre sotto il segno della concentrazione in compagnie «nazionali», fino alla nascita della Finmare. Nel giugno 1930, con l'appoggio della Banca d'Italia, la COMIT procedeva alla fusione delle imprese navalmeccaniche provenienti dal gruppo Cosulich nei Cantieri Riuniti dell'Adriatico (CRDA), con la compartecipazione azionaria del «gruppo veneziano» Cini - Volpi, che così compiva un passo decisivo per l'inserimento con funzioni di controllo nella concorrente economia triestina, di FIAT, che eliminava degli importanti competitori nel settore motori, di ILVA, e una piccola quota del gruppo Cosulich, che però riusciva a mantenere Antonio e Augusto Cosulich nel Consiglio di amministrazione, insieme a Guido Segre e Cesare Sacerdoti. Con l'eclissi della COMIT, i CRDA sarebbero passati all'IRI, che, ormai in controllo della quasi totalità della grande cantieristica italiana, non avrebbe sostenuto il loro sviluppo, ma anzi li avrebbe inseriti in un tentativo di razionalizzazione, che avrebbe adombrato, ma non realizzato, la chiusura dei «troppo» grandi ed efficienti cantieri di Monfalcone.

Nel 1932 si completava invece la cartellizzazione delle società di navigazione che gestivano linee sovvenzionate – ossia la quasi totalità di quelle a lunga percorrenza – con la fusione della Cosulich Navigazione al Lloyd sabaudo e soprattutto alla genovese Navigazione Generale Italiana, con la quale le società giuliane si erano trovate in aspra concorrenza, soprattutto per le linee transatlantiche. La nuova società «Italia», accompagnata anche dalla fusione delle compagnie Florio e Citra nella «Tirrenia», e di diverse piccole società nella «Adriatica» sotto il controllo Cini - Volpi, realizzava una inedita composizione dei gruppi di interesse tirrenici ed adriatici, nel segno di un protagonismo «razionalizzatore» da parte della mano pubblica, che accresceva, per converso, sia la dipendenza dal centro politico di sistemi locali fortemente provati, come quello giuliano, sia l'influenza del personale e dei canali di intermediazione politica tra centro e periferia, sia, come nel caso del gruppo Volpi, l'importanza di gruppi particolarmente inseriti nel sistema di rapporti fra politica ed economia. Non tutte le compagnie di navigazione sarebbero state subito assorbite dall'IRI. La Navigazione libera triestina, attraverso la COMIT, sarebbe passata al gruppo Volpi, che si espandeva ulteriormente nel controllo dell'economia altoadriatica, ma sarebbe stata poco dopo acquisita dall'istituto guidato da Beneduce, per essere soppressa.

Nel 1936, infatti, l'IRI avrebbe messo allo studio un progetto di riorganizzazione della navigazione sovvenzionata, fonte sempre di perdite eccessive, con la creazione di una holding marittima controllata dall'IRI, la Finmare, finanziata attraverso l'emissione pubblica di obbligazioni garantite dallo Stato. Alla Finmare avrebbe fatto capo in sostanza l'intero settore della marina mercantile, che impostava il sistema dei traffici non più in funzione della tutela delle singole economie portuali, ma della loro subordinazione all'equilibrio complessivo tra le componenti, così come veniva volta a volta a determinarsi all'interno dei settori di economia assistita.

Del duplice processo di cartellizzazione-irizzazione – cantieristico e di navigazione – è stato quest'ultimo ad essere più acutamente patito negli ambienti degli interessi marittimi triestini, dove veniva percepito come il susseguirsi delle tappe di una disfatta. Il dibattito sul riordino dei servizi marittimi si era svolto nei mesi precedenti il decreto, che datava dicembre 1936. Alla metà di maggio il prefetto Tiengo trasmetteva al ministro delle Comunicazioni Benni un memoriale di Antonio Cosulich, in cui veniva data voce alla preoccupazione degli ambienti triestini «che un raggruppamento possa determinare pregiudizi agli interessi armatoriali e commerciali di Trieste». In realtà, Cosulich manifestava netta contrarietà alla fusione, di cui non ravvisava «alcuna necessità». Certamente, come egli stesso ricordava, la ristrutturazione attuata nel 1932, decisa per eliminare la concorrenza fra le compagnie genovesi e quelle triestine, per «creare interessi armonicamente collegati nel piano nazionale», e per ridurre le spese di esercizio, aveva prodotto una situazione di assoluta mancanza di autonomia dell'armamento triestino: «l'IRI possiede il 100% delle azioni “Italia”, e questa a sua volta il 90% delle azioni “Cosulich”, la quale è proprietaria della maggioranza delle azioni “Lloyd triestino” e Adria». Un'ulteriore concentrazione però non avrebbe raggiunto l'obiettivo presunto, ossia la maggiore riduzione delle spese, ma avrebbe prodotto una serie di conseguenze negative, che Cosulich enumerava seccamente: non solo non avrebbe conseguito i risparmi desiderati, ma avrebbe vulnerato la «funzione speciale», richiedente «competenze e mentalità completamente differenti» svolta dalle suddette compagnie per i traffici di transito di Fiume e Trieste, i quali peraltro sarebbero apparsi all'estero «sminuiti nella loro efficienza qualora le dette Società non esistessero più come tali». Soprattutto, la fusione avrebbe vulnerato la capacità di penetrazione dell'Italia nel bacino danubiano e adriatico: «La sorveglianza e l'azione da svolgere per conservare il dominio della marina mercantile italiana nell'Adriatico e per prevenire e sventare la formazione di nuclei armatoriali franco-jugoslavi e anglo-ellenici sono possibili soltanto sussistendo le dette Società con sede a Trieste e Fiume»¹³.

Il punto di vista degli ambienti dell'economia marittima era stato diffusamente riferito dal questore al prefetto in un promemoria riservato risalente al primo giugno:

¹³ AST, Prefettura, Gabinetto, busta 352/1937, *Promemoria* di Antonio Cosulich, 9 maggio 1936, allegato a messaggio del prefetto Tiengo al ministro delle Comunicazioni Benni, 14 maggio 1936.

«il nuovo assetto della Marina Mercantile ha lasciato insoddisfatta la quasi totalità degli interessati, destando penosa preoccupazione». Il questore andava con la mano pesante. In primo luogo, poneva in evidenza le ragioni di competizione nei confronti di Genova e Venezia: fra gli appartenenti alla Cosulich l'assorbimento da parte dell'Italia «viene commentato come un piano da tempo prestabilito dagli ambienti armatoriali di Genova ai danni di Trieste, e si assicura pure che le alte personalità politiche di Trieste e della Venezia-Giulia (quali le LL. EE. Cobolli-Gigli, Suvich, Host-Venturi) sarebbero state ignare, fino all'ultimo momento, del progetto, voluto dai Genovesi»; mentre fra gli appartenenti al Lloyd Triestino «si attribuisce, altresì, all'invasione del gruppo "Volpi" l'assorbimento dal parte dell'Adriatica delle migliori linee mediterranee, gestite dal Lloyd triestino, a vantaggio di Venezia e ai danni di Trieste». La perdita dei servizi con il Levante e la Palestina a favore dell'Adriatica veniva considerata un «danno enorme», perché la rinuncia a linee in cui «il Lloyd si era brillantemente affermato con una lunga tradizione di ottimi servizi» e con un traffico spesso «notevolissimo», non sarebbe stata compensata dalle nuove linee «imperiali», «poiché è risaputo che la massima parte del movimento per l'A.O. si svolge da Napoli, dal Tirreno e dallo Ionio, essendo quello dell'Adriatico, di poca entità». Ancora nel luglio, le sedute consecutive di tre sezioni del Consiglio provinciale dell'economia corporativa (della marittima, presieduta da Cosulich, dell'industriale, in cui erano presenti Bonazzi e Coceani, e della commerciale, in cui era presente Moscheni) dedicate alla riorganizzazione dei servizi marittimi, concordavano nell'approvare ritualmente l'assegnazione della funzione «imperiale» a Trieste, ma soprattutto chiedevano, con grande consonanza, il mantenimento delle posizioni acquisite, in particolare per i servizi con il Levante, le sedi di armamento e l'impiego di maestranze locali, assicurando a Trieste la «necessaria autonomia nel trattamento degli affari e la giurisdizione su tutto il lavoro del retroterra estero triestino», e la continuazione della «difesa dei traffici triestini attraverso le organizzazioni esistenti o da istituire, ed allo scopo di coordinarle sia costituito un fronte unico adriatico nei confronti della concorrenza estera»¹⁴.

Se il processo di «irizzazione» rendeva dunque evidenti le implicite contraddizioni fra le aspirazioni mitteleuropee nutrite dall'élite giuliana e la necessità di sostegno di politiche pubbliche erogate da un regime che procedeva secondo logiche di potenza tali da strozzare l'economia marittima triestina, di tali contraddizioni erano espressione, paradossalmente, anche gli stessi lavori di ricostruzione delle strutture portuali, iniziati negli anni successivi l'annessione. L'istituto incaricato di porre in essere i grandi lavori di ripristino e ampliamento del porto fu individuato nell'Azienda dei Magazzini

¹⁴ Ivi, Regia questura di Trieste a prefetto, Pro-memoria. *Impressioni negli ambienti armatoriali e marittimi locali per il nuovo assetto della Marina Mercantile*, 1 giugno 1936. Ivi, dattiloscritto Verbale della seduta della sezione marittima, 16 luglio 1936; Verbale della riunione della sezione commerciale, 21 luglio 1936; Verbale della seduta della sezione industriale, 23 luglio 1936.

Generali, fondata nel 1880 e statizzata nel 1894. Con Decreto Legge 7 agosto 1925, n. 1792, veniva stanziato un cospicuo fondo di 110 milioni a favore dell'Azienda, che contestualmente (RDL 3 settembre 1925, n. 1789) veniva privatizzata, mantenendo comunque le attribuzioni ereditate dall'organismo esistente in periodo asburgico e paragonabili a quelle assolute dai Provveditorati al porto del Regno. Costituita così in ente autonomo, a cui era affidata l'amministrazione di un vasto patrimonio mobiliare di proprietà demaniale, l'Azienda avrebbe iniziato la sua attività il primo luglio 1926, destinata alla gestione unificata del coordinamento tecnico-commerciale di servizi e traffici portuali, insieme al completamento e perfezionamento degli impianti e delle strutture ricettive del porto. I lavori di puntello e ricostruzione di moli e banchine ricominciarono nel 1927, approfondendo ed escavando i fondali. Fu consolidato il molo V, completato e arredato il molo VI con i suoi ampi magazzini. Vennero attrezzati grandi impianti frigoriferi per la conservazione delle merci. Fu costruita la stazione marittima passeggeri; realizzato il pontile in cemento armato del porto petroli S. Sabba; un nuovo idroscalo civile venne inaugurato nel 1934. Nei primi anni Trenta sarebbe giunto così a compimento il vasto programma di ampliamento delle strutture ricettive del porto avviato dal governo asburgico dopo l'abolizione del porto franco (1891) e interrotto dalla guerra¹⁵.

Il criterio che presiedeva all'ampiezza e al fervore dei lavori di ricostruzione e ammodernamento delle strutture portuali veniva esplicitato in una pubblicazione a cura degli stessi Magazzini Generali: il valore rappresentato dal patrimonio di mezzi e strutture amministrato dall'Azienda autonoma triestina andava individuato nell'

elemento potenziale della capacità così creata di affrontare i nuovo problemi dei traffici. [...] Così il porto di Trieste è attrezzato sotto ogni aspetto ad assolvere il compito di lottare contro la concorrenza straniera, di contribuire alla espansione economica italiana, di assumere la importante funzione commerciale, economica e politica che l'alto pensiero del Duce gli ha assegnato nel settore dell'Adriatico¹⁶.

In altri termini, se l'efficienza tecnica del porto di Trieste, come asseriva ancora la pubblicazione citata, era stata raddoppiata rispetto al 1913, ciò obbediva ad un obiettivo strategico complessivo, che consisteva nell'attrezzare il porto giuliano ad assolvere la funzione di grande scalo internazionale, che corrispondeva all'immagine di «Trieste, porto di transito» modellata sugli ultimi anni asburgici.

Era un'immagine, tuttavia, in contrasto con le tendenze economiche e geopolitiche a cavallo dei decenni, che spingevano Trieste dall'auspicata posizione di «frontiera» al

¹⁵ AST, Prefettura, Gabinetto, busta 308/1935, *Il porto di Trieste in regime fascista*, dattiloscritto s.d., s.a., protocollo 31 maggio 1935.

¹⁶ Cfr. Magazzini Generali di Trieste, *Il porto di Trieste nell'era fascista*, aspetti economici, Editoriale Libreria, Trieste 1935, pp. 27-37.

centro di uno spazio internazionale, verso una dimensione di “periferia” di un territorio nazionale chiuso. Di fatto, il porto giuliano era sicuramente sovrattrezzato rispetto all’effettivo volume di traffico. La funzione strategica attribuita all’ammodernamento del porto – quella di riacquistare una funzione preminente nei mercati – ha probabilmente svolto, in concreto, una funzione anticiclica, funzionando come bacino di assorbimento di manodopera e di sostegno alle imprese edilizie e metallurgiche interessate al vasto programma di opere pubbliche per le costruzioni portuali durante il lungo periodo di stagnazione economica. In fondo, ciò era un riflesso di quanto stava avvenendo nello sviluppo urbano ed edilizio del capoluogo giuliano: oltre all’estensione dell’impianto viario e tramviario, all’espansione della rete elettrica, telefonica e idrica, le «opere del regime» comprendevano la costruzione di abitazioni popolari, e soprattutto profondi ed incisivi lavori urbanistici nel centro metropolitano, con demolizioni di grande entità – che avrebbero compromesso irrimediabilmente il raffinato impianto neoclassico del cuore della città – e costruzione di edifici monumentali rappresentativi: il Faro della vittoria, la citata Stazione marittima di fronte a Piazza Unità d’Italia, la trasformazione in complesso monumentale dello stesso colle di San Giusto; e poi il palazzo di giustizia e la grande mole dell’edificio universitario, a sovrastare i quartieri residenziali digradanti verso il mare. Era un intento fra l’anticiclico e il celebrativo, che si ritrovava nella *grandeur* con cui erano stati impostati i grandi piroscafi costruiti dai cantieri di Monfalcone, come la bellissima motonave «Victoria», varata nel 1931 proprio mentre la famiglia Cosulich stava perdendo la propria autonomia proprietaria e si stava sottomettendo ai grandi gruppi finanziari nazionali¹⁷. In definitiva, era anche una funzione retorica, quella cui assolveva la realizzazione di impegnative opere portuali, pubbliche e urbanistiche, finalizzata ad asserire il rilievo di «Trieste in regime fascista», a giustificare il senso della «redenzione», e – con la modernizzazione portuale – a preparare il capoluogo giuliano a riprendere la sua funzione di porto di transito e centro di traffici internazionali. Quest’ultima asserzione intendeva anche precisare la natura dell’integrazione di Trieste. La sua proiezione internazionale ne marcava la specialità, ne differenziava i bisogni e le richieste rispetto agli scali adriatici e tirrenici, a prevalente funzione regionale. In tal modo si intendeva negare all’origine l’esistenza di una potenziale concorrenzialità della nuova arrivata nell’affollato sistema portuale italiano, soprattutto rispetto al vicino porto veneziano.

Ad accentuare il rilievo delle contraddizioni intrinseche al progetto mitteleuropeo nel quadro dell’imperialismo fascista, stava l’effetto prodotto dal rapido mutamento degli equilibri internazionali per effetto dell’espansionismo tedesco. Era un mutamento le cui tappe venivano scrutate e registrate con ansiosa preoccupazione, solo parzial-

¹⁷ Sulla «Victoria» vedi V. Staccioli, *La cantieristica a Trieste e gli anni Trenta*, in Maria Teresa, *Trieste e il porto*, Istituto per l’Enciclopedia del Friuli Venezia Giulia, Udine 1981, pp. 22-37.

mente velate dal dovuto ossequio agli indirizzi ufficiali del regime. Ho ricostruito in altra sede più in dettaglio i carteggi di cui è intessuto tale attento monitoraggio. Qui vorrei richiamarne solo alcuni passaggi particolarmente significativi.

Fino al 1936, le richieste di protezione rispetto all'aggressiva concorrenza tedesca si intensificavano, esprimendo crescente preoccupazione: il Consiglio provinciale dell'economia corporativa reiterava proposte per «predisporre un'arma di difesa contro il dumping ferroviario germanico nel retroterra adriatico in forma di riduzione dei noli marittimi per e da Trieste e Fiume [...] per ridurre le ferrovie del Reich a più miti consigli»¹⁸. «Mi sia permesso di dire che, nel campo della pratica, le molte conferenze, discussioni, studi e promesse, finora ben poco aiuto portarono al traffico adriatico, mentre da parte tedesca si lavora in silenzio ma con ben maggiore incidenza! Di fronte ai metodo e ai sistemi germanici, più che le conferenze, contano i fatti»¹⁹. Il quotidiano «Il Piccolo», con il direttore Rino Alessi molto vicino agli ambienti armatoriali, denunciava il risorgere di una «solidarietà anseatica» tra i porti di Amburgo e Brema in funzione anti-triestina²⁰. All'inizio dell'anno successivo una serie di promemoria presentavano al prefetto i contorni di

un vasto programma germanico diretto ad escludere per quanto possibile l'Italia dai paesi del Danubio [...] Da circa un anno la Germania, contrariamente agli accordi vigenti, invade i territori di competenza di Trieste e di Fiume (Austria, Ungheria, Cecoslovacchia) sottoquotando di un terzo i prezzi di trasporto cartellati, mediante la concessione di marchi registrati ceduti a metà prezzo ma realizzabili al 100%.

L'assetto degli accordi ferroviari faticosamente raggiunti nel corso del decennio precedente era ormai largamente inadeguato: «da quasi un anno siamo sottoquotati segretamente in tutto il traffico con il retroterra, senza difenderci in misura sufficiente»; occorreva un nuovo piano di coordinamento delle autorità ferroviarie adriatiche, «con un'azione che parta da un centro solo e possa essere immediata, come lo è l'azione di offesa»²¹. E particolarmente significativa per il nostro discorso risulta l'esplicita sottolineatura della centralità strategica dei porti altoadriatici per la stessa politica espansiva del regime:

La giusta valutazione del problema del traffico adriatico non è possibile che dal punto di vista politico. Gli accordi tripartiti di Roma per la sistemazione danubiana e la recente

¹⁸ AST, Prefettura, Gabinetto, b. 308/1935, Dr. Moscheni, n. 534, Confidenziale, *Provvedimenti di difesa*, passim. Ivi, Consiglio Provinciale dell'economia di Trieste, *Relazione sulla proposta*, p. 6.

¹⁹ Ivi, Lettera n. 407 di Antonio Cosulich a generale Ingiani, p. 2.

²⁰ *I colossi del Mare del Nord si... difendono*, «Il Piccolo di Trieste», 6 marzo 1934.

²¹ Ast, Prefettura, Gabinetto, b. 308/1935, promemoria *Provvedimenti a difesa dei traffici. Fatti nuovi*, 12 gennaio 1935. La sottolineatura è nell'originale.

intesa italo-francese sanciscono l'ingerenza determinante dell'Italia negli affari dell'Europa centrale, lasciando aperta l'adesione agli accordi stessi alla Germania ed alle nazioni della Piccola Intesa. In questo quadro d'insieme, la funzione dei porti di Trieste e Fiume è messa in primo piano. È noto che la Germania sin dai primi accordi danubiani fece quanto possibile onde sminuire la funzione dei nostri porti e negare ogni importanza pratica alle intese per Trieste e per Fiume²².

Ma con la decisa svolta filotedesca attuata da Mussolini e suggellata dalla sostituzione di Suvich con Ciano, che avrebbe siglato il protocollo antibolscevico noto come «Asse Roma-Berlino», si prendeva atto anche del definitivo ingresso dell'Austria entro l'orbita dello Stato nazista; con lo svuotamento, nei fatti, dei risultati ottenuti con i «Protocolli di Roma». Si rendevano allora evidenti al massimo grado le implicazioni drammaticamente contraddittorie del consenso ai disegni espansivi del regime, accordato dall'élite economica giuliana in funzione dell'ottenimento di sostegno alla funzione «mitteleuropea» del porto giuliano, nel momento in cui tali disegni espansivi sortivano fatalmente all'alleanza strategica con il soggetto che per Trieste rappresentava il principale e storico antagonista sui mercati centroeuropei e balcanici. Ed era allora a Galeazzo Ciano che, nel luglio 1936, si rivolgeva il prefetto Tiengo per farsi tramite delle preoccupazioni espresse dalla presidenza del Consiglio provinciale dell'economia corporativa circa la nuova alleanza con la Germania: «Viene considerato con apprensione a Trieste il nuovo atteggiamento di talune sfere economiche germaniche, che pare ispirato dal proposito di trascinare tutta l'Austria verso i porti di Amburgo e Brema». Ma Tiengo sottolineava anche l'estremo realismo con cui si tentava di prendere atto della mutata situazione e di coglierne gli elementi potenzialmente favorevoli: «D'altra parte negli ambienti triestini si considera la distensione attuale con la Germania come elemento di favore per giungere, una buona volta, ad una intesa chiara, leale e definitiva circa le funzioni di Trieste e Fiume, in confronto dei suddetti porti del Mare del Nord, per quanto riguarda il retroterra danubiano»²³. Era una linea cui ci si sarebbe attenuti nel corso degli eventi successivi, che consisteva nel cercare di minimizzare gli effetti negativi di una situazione che, oggettivamente, rappresentava l'annichilimento dello sforzo strategico dispiegato a partire dall'annessione dal ceto economico e dirigente giuliano. Le reazioni all'annessione dell'Austria nel 1938 non avrebbero fatto eccezione. Sulle pagine del «Piccolo», il direttore Alessi tentava un'apologia della missione di Trieste fascista di fronte al fatto compiuto dell'*Anschluss*, con grande scialo di argomenti per dimostrare l'identità di interessi tra capoluogo giuliano e fascismo e la nessuna incidenza della nuova situazione²⁴. Analogamente

²² Ivi, promemoria *La lotta germanica contro i traffici adriatici e la esportazione italiana*, pp. 2-3.

²³ AST, Prefettura, Gabinetto, busta 352/1937, Lettera di Tiengo a Galeazzo Ciano, Ministro degli Esteri, 29 luglio 1936.

²⁴ R. Alessi, *Trieste*, «Il Piccolo di Trieste», 10 aprile 1938.

realismo in seguito alle leggi razziali: i rappresentanti del settore del commercio si sarebbero infatti pronunciati subito in modo molto tecnico, chiedendo al prefetto di ottenere deroghe a favore di clienti e rappresentanti ebrei in Austria, e sollevando la questione del mantenimento degli accordi commerciali e delle forme di pagamento esistenti²⁵. I circoli economici triestini erano sulla linea di Alessi. Un promemoria presentato al governo da Cosulich, prodotto da una riunione congiunta dei rappresentanti triestini e fiumani del Consiglio provinciale dell'Economia corporativa – su cui ritorneremo – chiedeva, in forma molto dettagliata e svolgendo osservazioni molto realistiche, di adoperarsi per mantenere il più possibile lo status quo e per ottenere «il subingresso germanico nei rispettivi obblighi austriaci». Di fatto, ci si preparava già all'eventualità di dover arretrare le posizioni:

Per i porti di Trieste e Fiume si tratta di tutto o quasi il loro traffico ferroviario e quindi della loro stessa vita, per l'Italia si tratta di difendere le sue posizioni economiche sul Danubio [...] Le tariffe adriatiche esistenti da oltre mezzo secolo, devono considerarsi la pietra angolare di tutto l'edificio creato per regolare e promuovere i traffici dell'Adriatico con l'Europa centrale [...]. Appare evidente l'opportunità per noi di fare in modo che subentrino dei cambiamenti più tardi che sia possibile²⁶.

Ma alla fine dell'anno 1938 Cosulich, a nome del Comitato triestino dei traffici, ricapitolava la situazione sostenendo che le misure adottate da parte tedesca, le quali tendevano a «svuotare gli accordi del loro contenuto», e il sopraggiungere dalla crisi cecoslovacca, era risultata una severissima flessione – fino al 50% – del movimento complessivo dei traffici triestini:

Resta il fatto che la Germania forza in tutti i modi l'avviamento del traffico attraverso i propri porti, ricorrendo, fra l'altro, ai seguenti mezzi: a) impiego di marchi propri registrati (valutati circa al 40%) per il pagamento delle spese di trasporto verso i porti tedeschi; b) concessione di premi di esportazione commisurati sulla distanza da Amburgo; quindi maggiore è la distanza da Amburgo, maggiore è il premio; c) rifiuto di permessi o divise per merci da importarsi via Adriatico obbligando gli industriali ex austriaci a passare attraverso le sopra dette centrali di distribuzione che tengono i loro depositi ad Amburgo e Brema²⁷.

²⁵ AST, Prefettura, Gabinetto, busta 365/1938, Unione fascista dei commercianti della provincia di Trieste al Prefetto, *Relazione con riguardo all'Anschluss austro-germanico*, 30 marzo 1938.

²⁶ Ivi, Verbale della riunione triestino-fiumana che ebbe luogo a Trieste presso il CPEC il giorno 17 marzo 1938 per esaminare Le conseguenze per i traffici adriatici della nuova situazione in Austria; Ivi, Provvedimenti da prendere nel campo dei traffici in relazione all'unione dell'Austria alla Germania, s.d., s.a., p. 1 e allegato, p. 1.

²⁷ Ivi, busta 395/1939, Comitato triestino dei traffici, il presidente Antonio Cosulich al prefetto Borri, 30 dicembre 1938, esposto *Situazione del traffico di transito attraverso i porti adriatici*, pp. 2-4. Una nota riservata aggiungeva la richiesta che fossero rinnovati i provvedimenti di difesa governativi adottati dopo il 1935 a favore dei porti di Trieste e Fiume (*Ibidem*, *Appendice confidenziale*).

Le autorità di prefettura avrebbero fatte proprie le posizioni assunte dagli ambienti commerciali e armatoriali raccolti nel Comitato triestino dei traffici, più volte ricapitolando l'insieme delle segnalazioni, dei memoriali e degli esposti prodotti a partire dall'annessione dell'Austria e dello smembramento della Cecoslovacchia, accompagnate da pressioni politiche e commerciali che «addirittura terrorizzano» i partner a detrimento del traffico adriatico²⁸. La relazione del Commissario dell'Azienda dei Magazzini Generali, Perusino, sul bilancio di previsione per l'esercizio 1939-40 era esplicita circa l'influsso sfavorevole esercitato sui traffici di transito «per effetto dei nuovi sviluppi ed orientamenti dell'economia dei territori passati alla Germania, all'Ungheria ed alla Polonia». Già come conseguenza dell'annessione dell'Austria, «perdite rilevanti» andavano registrate in «vecchi e tradizionali traffici, come i legnami, la cellulosa, il ferro lavorato», insieme a merci come «i cotonei, il rame, la gomma elastica, i semi oleosi», che

prendono ora prevalentemente la via dei porti nordici tedeschi, non essendo certamente difficile ad un Paese ad economia controllata e programmata di incanalare particolarmente i traffici d'importazione nella direzione voluta, vincolandoli a determinati istradamenti e di premere sugli importatori ed esportatori, attraverso accorgimenti valutari, per avviare la merce ai propri porti, facendone profittare la propria bandiera.

Dopo l'occupazione tedesca dei Sudeti, seguita da quella della Boemia e della Moravia, e dall'occupazione ungherese della Rutenia subcarpatica, anche «la Cecoslovacchia, che dopo l'Austria era il Paese estero più importante per il traffico di transito di Trieste, ha cessato di esistere», facendo registrare «nell'importazione, una perdita di circa il 40% e nella esportazione una flessione del 61%, il che dimostra che i mutamenti politici verificatisi in quell'importante territorio hanno avuto la loro naturale ripercussione nei nostri traffici portuali». In sostanza, «il 70% circa dei nostri traffici con il retroterra estero è ora traffico da e per la Germania e cioè traffico con un grande Paese che possiede porti marittimi attrezzatissimi e di fama mondiale»²⁹. Un'incertezza che poco tempo dopo era divenuta una «grave difficoltà», particolarmente nell'esportazione di prodotti industriali, come risultava dal memoriale di una riunione presso l'Unione industriale, dove veniva rilevata la necessità di «istruzioni meno restrittive» nei controlli governativi, perché ormai «non è concepibile di poter incanalare l'esportazione sulle vie seguite da ogni commerciante nei tre ultimi anni»³⁰.

Rolf Petri, nell'individuare il problema, ha sottolineato la complessiva tenuta del volume dei traffici portuali nell'arco del ventennio, suggerendo che, a conti fatti, il

²⁸ Ivi, Appunto sulle trattative italo-germaniche per l'accordo sui traffici di transito, 2 marzo 1939.

²⁹ Ivi, Il R. commissario Carlo Perusino al prefetto Eolo Rebusa, *Bilancio di previsione per l'esercizio 1939/40*, 24 giugno 1939.

³⁰ Ivi, *Memoria sulle difficoltà che s'incontrano nell'esportazione*, Trieste, settembre 1939.

«prezzo della redenzione» per Trieste sia risultato equo, tenuto conto delle condizioni complessive, dalla frammentazione dello spazio multinazionale mitteleuropeo alla contrazione dei traffici in seguito alla depressione. Ma va ricordato, in questo senso, come già Gino Luzzatto nel 1941 sottolineasse come la tenuta del volume complessivo degli scambi si accompagnasse a una caduta netta del valore delle merci, con la contrazione proprio di quelle più pregiate – caffè, cotone – caratteristiche dello scalo giuliano, e a una crescita di merci povere, in funzione dei primi nuovi impianti industriali³¹.

La cesura dell'industrialismo: profili e culture

In questo contesto, la prospettiva del porto industriale come possibile avvenire della città si affermava in modo inversamente proporzionale alla perdita di posizioni sul versante danubiano-balcanico. Ne avrebbe parlato il «Piccolo», nel luglio 1939:

Per la prima volta in un dettato ufficiale si parla del «Porto industriale di Trieste» [...]. Non vogliamo fare indiscrezioni in questa materia delicata; ciò che possiamo dire è che non tarderemo molto ad apprendere che alcune grandi industrie tipiche italiane avranno anche a Trieste, loro stabilimenti capaci di dare, con i loro bisogni di materie prime e la loro produzione, un notevole contributo ai traffici³².

Il carattere di novità di uno sviluppo industriale più esteso rispetto al tradizionale assetto dell'economia triestina era largamente evidenziato dal foglio di partito, che manifestava «la certezza matematica che la nostra città è alla vigilia di un nuovo balzo in avanti, balzo poderoso, decisivo»:

Non è azzardato sperare che – dati gli argomenti trattati nel colloquio a Palazzo Venezia – ci avviaamo verso un sicuro potenziamento del porto industriale e dei traffici marittimi [...] L'industria, che pareva dovesse tenere sempre un ruolo secondario a Trieste, ha preso ad aumentare il ritmo di attività; da organo quasi accessorio rispetto a quello del porto, è divenuto in breve tempo essenziale per vastità e potenza, per impiego di forze lavorative e gettito produttivo ma come se ciò non bastasse, di pari passo si è andata stabilendo una fusione perfetta tra zona e porto industriale³³.

³¹ G. Luzzatto, *Il porto di Trieste*, s.a. Poligrafica italiana, Roma 1945.

³² *Per il potenziamento industriale di Trieste. Il Duce riceve le nostre Gerarchie alla presenza del Ministro Cobolli-Gigli*, «Il Piccolo di Trieste», 8 luglio 1939.

³³ *Il Duce esamina con le Gerarchie di Trieste, presente il Ministro dei Lavori Pubblici Cobolli-Gigli, taluni importanti problemi riguardanti la vita economica della città*, «Il Popolo di Trieste», 8 luglio 1939.

L'inserimento dello sviluppo della zona industriale fra i provvedimenti chiesti al governo a sostegno dell'economia portuale triestina segnava una profonda svolta rispetto agli anni precedenti, in cui la legislazione speciale del 1928 per la creazione della zona industriale era rimasta sostanzialmente non applicata. Alla fine del 1940, alla vigilia dell'occupazione tedesca della Jugoslavia Antonio Cosulich, a nome del Comitato triestino dei traffici, tentava una piattaforma propositiva per favorire la «collaborazione italo germanica» con l'obiettivo di «armonizzare gli interessi dei due Paesi nel settore danubiano-centroeuropeo, in modo da equilibrare in questo settore i loro interessi commerciali e di traffico», attraverso un nuovo accordo commerciale di spartizione del mercato danubiano-balcanico che giungesse finalmente ad una equiparazione dei porti altoadriatici alle città portuali tedesche. Il documento, come ricorda Anna Millo, è noto; qui interessa sottolineare alcuni passaggi del ragionamento di Cosulich, laddove inseriva fra i provvedimenti proposti anche l'impulso allo sviluppo della zona industriale, presentandola come strumento di difesa dell'italianità della popolazione, auspicando «l'interessamento politico del nostro Governo all'effetto che alcune grandi aziende industriali del nostro Paese impiantino a Trieste [...] dei grandi stabilimenti industriali. Ciò ad un dipresso come si è fatto per Bolzano»³⁴.

L'esempio di Bolzano, riproposto anche in successivi documenti prodotti dal Comitato triestino dei traffici, è particolarmente significativo per il nostro tema. Come ha mostrato Rolf Petri, il modello che presiedeva ai provvedimenti legislativi speciali per l'installazione di nuove zone industriali incentivata dall'intervento statale era costituito da Porto Marghera, cui si era ispirata la legge del 1928 estesa anche a Trieste: oltre all'area altoadriatica, sarebbero state interessate anche le zone di Bolzano, Ferrara, Livorno, Apuania, Palermo e Roma. Proporre l'esempio di Bolzano, per gli operatori economici triestini, aveva il significato di guardare all'esempio, ritenuto positivo, di una periferia di nuova acquisizione, dove la creazione di una zona industriale era costituita quasi interamente da elementi esogeni al tessuto economico locale, provenienti dai settori forti del potere industriale e finanziario nazionale, come Falck, Montecatini, Lancia, impiantati nel capoluogo atesino. E in effetti, Cosulich nel medesimo documento osservava come «la Fiat, la Montecatini, la Snia Viscosa, le Distillerie italiane, uno dei grandi Cotonifici, ecc., potrebbero essere indotti a riguardo a secondare l'azione del governo», mediante adeguate esenzioni. In altri termini, guardare a Bolzano era un modo per invocare investimenti da parte di capitali e imprese «nazionali», a soccorso di un tessuto economico di cui si percepiva il rischio di un declassamento a periferia: un'integrazione subordinata, insomma, che comportava il ridimensionamento dei settori fino ad allora preminenti, gravitanti intorno all'economia marittima.

³⁴ AST, Prefettura, Gabinetto, busta 433/1941, *Riservata* di Antonio Cosulich al prefetto Dino Borri, Trieste, 8 novembre 1940.

L'insistenza sull'aspetto di novità e intenzionalità «fascista» dello sviluppo industriale triestino che accompagnava questo ed altri precedenti interventi, fatta salva la misura di omaggio dovuto alla ritualità del regime, suggerisce l'ipotesi che l'opzione «industrialista» fosse effetto di un impulso prevalentemente politico, più che essere espressione diretta degli interessi locali, che avrebbero continuato ad orientarsi verso il mantenimento del tradizionale assetto marittimo, in continuità con la struttura ereditata dai decenni precedenti, fin quando le condizioni dell'economia internazionale non avessero reso insostenibile tale indirizzo. Ciò evidenzia un sostanziale nesso funzionale fra il carattere prevalentemente commerciale-armatoriale-finanziario della classe dirigente triestina, e la mancata opzione industrialista – nel senso dell'applicazione della legislazione speciale – durante gli anni Trenta. È difficile infatti sottrarsi all'impressione che l'enfasi posta sulla continuità della funzione commerciale di transito, sul destino geografico, sull'eccezionalità «internazionale» triestina rispetto al carattere «nazionale» degli altri porti italiani, non costituisca la spia di una scelta strategica delle classi dirigenti giuliane; queste, anche nel punto più basso della congiuntura economica, non hanno sostanzialmente alterato l'asse dei loro investimenti e delle loro priorità, che come è noto univano, spesso anche nelle medesime persone, società armatoriali e proprietà delle linee di navigazione, industria cantieristica navalmeccanica e assicurazioni. E che, specialmente in seguito al rapido processo di «irizzazione» dei primi suoi settori, con la riorganizzazione delle linee di navigazione e la creazione della Finmare alla metà degli anni Trenta, il settore finanziario e assicurativo costituisse il terreno privilegiato, quello rimasto più solido e più autonomo, su cui la classe dirigente triestina poggiava, rimanendo estremamente diffidente rispetto ad investimenti industriali che esulassero dai confini appunto della navalmeccanica. Anna Millo ha giustamente sostenuto la necessità di sfumare il giudizio su questo punto, richiamando il peso dei fattori decisivi quali l'assenza di capitali privati, bruciati dalla crisi, e il prioritario impegno dei capitali pubblici nel salvataggio delle imprese esistenti: la prospettiva industrialista sarebbe stata solo rinviata, come dimostrava il piano regolatore del 1934 che esplicitamente prevedeva un'espansione verso Muggia.

Si trattava, tuttavia, di un rinvio ben ponderato. Dalla nostra ricostruzione analitica delle vicende della Società per la zona industriale di Trieste (SAPI), a cui rimandiamo, va rilevata la diffusa presenza di esponenti dei settori forti dell'economia triestina nel Consiglio di amministrazione di una SAPI che ha evitato di attuare investimenti produttivi nell'area fino al secondo dopoguerra: una prudenza che può essere messa in relazione alla preoccupazione di non distrarre fondi dalle sovvenzioni pubbliche alla cantieristica. Dalle carte dell'Istituto della ricostruzione industriale, che attraverso la Banca Commerciale - Sofindit controllava la maggioranza delle azioni SAPI, vediamo che il primo presidente della Società era lo stesso Fulvio Suvich, a cui si dovevano le trattative con le autorità centrali per la costituzione della società. Nell'insieme, la composizione dei primi consigli di amministrazione rifletteva una rappresentanza di

interessi radicata nei settori forti dell'economia triestina, e supportata da personaggi chiave della mediazione politica: da Guido Segre, esponente del legame tra il capitale nazionale (COMIT, FIAT) e le imprese locali, consigliere di amministrazione dei CRDA, della società Arsa, dello Jutificio triestino, Giovanni Banelli, ex ministro dell'Economia Nazionale fra il 1924 e il 1925, poi presidente dei Magazzini Generali, consigliere d'amministrazione di varie società armatoriali, come il Lloyd Triestino, la Navigazione Libera Triestina, la Società di navigazione Gerolimich, di cui era all'epoca vicepresidente. Fra i consiglieri, nella veste di fiduciario COMIT, figuravano Camillo Ara insieme a Giovanni Seitz, e inoltre: l'armatore Mario Tripcovich; il fiduciario degli interessi marittimi legato alla famiglia Cosulich, Alberto Moscheni; il direttore della RAS Arnoldo Frigessi di Rattalma; l'industriale Gerolamo Gaslini; Edgardo Morpurgo, direttore delle Assicurazioni Generali e vicepresidente di Confindustria; il podestà di Trieste Giorgio Pitacco; Bruno Coceani, allora funzionario del partito e podestà di Monfalcone; e ancora Enrico Marchesano, alto dirigente della RAS, consigliere di amministrazione CRDA, futuro presidente dell'IRI; Giorgio Sanguinetti, presidente dell'Unione industriale fascista della Venezia Giulia. Negli anni successivi sarebbero entrati l'armatore Alberto Cosulich; il commissario dei Magazzini Generali, Armando Gaeta; Ernesto Alpron, direttore della Banca Nazionale di credito; Enrico Paolo Salem, podestà negli anni 1933-1938, grande azionista della RAS, vicino a Frigessi e Brunner, senza che l'equilibrio della composizione degli interessi fosse sostanzialmente alterato. L'elenco degli azionisti nel 1936 annoverava, oltre all'IRI che deteneva la maggioranza relativa, Comune e Provincia di Trieste, Consiglio Provinciale dell'Economia Corporativa, e inoltre la Società Cosulich, la Navigazione Libera Triestina, Assicurazioni Generali, RAS, CRDA, a altri minori³⁵.

All'origine del mancato sviluppo del porto industriale come effetto delle divergenti strategie delle élite economiche triestine, va dunque rinvenuta non tanto una contrapposizione tra impulso industrialista esogeno e riflesso «marittimo» endogeno, quanto una gerarchia di priorità circa la destinazione delle risorse che potevano essere ricavate dalle sovvenzioni pubbliche, dirette o indirette: risorse che fino al termine del secondo conflitto mondiale venivano indirizzate prevalentemente al grande settore dell'economia marittima. E d'altronde, va ricordato che la produzione e l'occupazione industriali, al di fuori della zona portuale, erano comunque cresciute nel corso degli anni Trenta: l'impiego di forza lavoro operaia era aumentata di quasi il 60% tra il 1934 e il 1938, passando, in termini assoluti, dai 12.000 addetti del 1924 agli oltre 34.000 del 1938; il

³⁵ Archivio Centrale dello Stato [ACS], Fondo IRI, numerazione rossa, b. 91, fasc. Note e memorie degli Uffici IRI. Società Anonima Porto Industriale di Trieste, Inserto C, Composizione Consiglio di Amministrazione e Collegio dei sindaci, anni d'esercizio 1932, 1933, 1934, da cui traggio tutte le informazioni sui Consigli di Amministrazione. Inoltre: Ivi, Inserto 18, Assemblee, Bilanci e Relazioni. Soc. Anonima Zona industriale del Porto di Trieste, Verbale della seduta del Consiglio d'Amministrazione del 30 settembre 1932; Ivi, Verbale della VII Assemblea generale ordinaria della Società anonima per azioni «Zona industriale del Porto di Trieste», 22 giugno 1936.

tasso di industrializzazione locale era nello stesso periodo incrementato ad un tasso annuo dell'11,5 %, superando la media nazionale.

A suffragare la tesi della gerarchia di priorità, e non della contrapposizione, fra economia marittima e industriale, stava la controversa figura di Bruno Coceani, uno fra i più forti sostenitori della necessità di uno sviluppo industriale per il porto giuliano. Bruno Coceancig – così suonava il cognome prima dell'«italianizzazione» avvenuta nel 1928 – era nato a Monfalcone nel 1893; dopo la licenza liceale proseguì gli studi universitari a Vienna, Firenze e Padova, dove si laureò nel 1917; l'agitazione irredentista, a cui aveva aderito dalle file del partito repubblicano, diventò con lo scoppio della guerra forte attivismo interventista; partì così volontario al momento dell'entrata in guerra dell'Italia. Tornato a Trieste, insignito della croce di guerra e insegnante di liceo, fu tra gli animatori dei comitati cittadini antibolscevichi, sostenne l'impresa fiumana, fondò insieme a Fulvio Suvich la sezione triestina dell'Associazione nazionalista. Nel 1923 fu incaricato di portare a termine la confluenza del Partito nazionalista nel PNF; fu per un anno segretario politico del fascio triestino, poi emarginato per divergenze con l'ala estremista di Francesco Giunta, e riammesso nel 1926, quando divenne segretario dell'Unione industriali della Venezia Giulia, ricoprendo poi incarichi su designazione della Confindustria, come quello di commissario nazionale della Federazione dell'Industria della pesca. L'anno successivo fu nominato podestà di Monfalcone; il suo legame con la famiglia Cosulich fu sempre dichiarato e ribadito a più riprese. Dal 1934 fu eletto deputato. Dall'ottobre 1943 fu prefetto di Trieste sotto occupazione tedesca; condannato in contumacia nel 1946 per collaborazionismo, fu poi assolto nel 1947; tornato a Trieste, svolse soprattutto attività giornalistica e saggistica³⁶. Il profilo che emerge fra anni Venti e Trenta è quello di un uomo legato ai settori forti dell'economia del porto giuliano, in particolare agli ambienti armatoriali.

I complessi carteggi relativi al tentativo non riuscito di inserirlo nella lista dei candidati alle elezioni del 1929, conservati fra le carte del Fondo Coceani all'Archivio di Stato di Trieste, ne evidenziano il ruolo di fiduciario degli interessi armatoriali e industriali. La sua candidatura per l'inclusione nella lista elettorale era stata avanzata in prima istanza dall'Unione industriale fascista della Venezia Giulia, presieduta da Sanguinetti, che insieme ad Arminio Brunner lo raccomandava al direttore generale di Confindustria – e rappresentante presso il Gran Consiglio del Fascismo – Gino Olivetti, come pieno interprete degli interessi industriali, «sia perché gode della fiducia intera degli industriali delle tre provincie [Trieste, Gorizia e Pola] e domina per la sua decennale esperienza i problemi della regione, sia perché in queste terre politicamente ha potuto affermarsi per la sua lunga azione politica»³⁷. Tuttavia, erano state sollevate

³⁶ Per un profilo di Coceani, cfr. la nota introduttiva a Deputazione di storia patria per la Venezia Giulia, *Archivio Bruno Coceani (1893-1978)*, parte I, inventario a cura di N. Guidi, dattiloscritto, 2006.

³⁷ AST, Fondo Coceani, busta 44, fasc. 479, copia di lettera di Sanguinetti a Olivetti, 30 gennaio 1929, non firmata. La lettera era girata anche a Edgardo Morpurgo nella sua veste di vicepresidente di Confindustria, e sostenuta con i

difficoltà formali circa la sua eleggibilità, relative alla sua funzione di segretario dell'Unione industriale: dunque subordinato e non diretto rappresentante di interessi. Senza l'apporto di Coceani, le province giuliane in posizione periferica e non ancora integralmente saldate alla vecchia Italia, «resterebbero senza una effettiva e diretta rappresentanza degli interessi industriali»³⁸. Era questa l'argomentazione con la quale veniva sostenuta la sua candidatura:

Certo la mancanza di una effettuale rappresentanza della nostra classe nella futura Camera corporativa, metterebbe Trieste in posizione di inferiorità pregiudizievole, tanto più grave quanto maggiormente delicata e difficile di fronte alle altre province è la nostra posizione di emporio marittimo e di città *periferica all'estremo e più sensibile confine della nazione*³⁹.

Risultando insuperabili gli ostacoli, a sostegno di Coceani si muoveva la Federazione degli armatori giuliani, presieduta da Cosulich, pregando il prefetto di segnalare direttamente a Mussolini il sostegno all'allora podestà di Monfalcone, che in una lettera a Bottai, ministro delle Corporazioni, veniva detto godere della «stima unanime di tutti gli industriali della Venezia Giulia» ed essere la persona «più indicata per rappresentare nella Camera Corporativa gli interessi delle nuove provincie», confermando in un telegramma il «vivo desiderio» della Federazione degli armatori dell'elezione di Coceani⁴⁰. I medesimi argomenti sarebbero stati riproposti nella tornata elettorale successiva e con analogo procedimento, ma con maggiore successo: il presidente dell'Unione industriale fascista della Venezia Giulia avrebbe segnalato al commissario generale di Confindustria, Alberto Pirelli, i candidati Francesco Giunta, Bruno Coceani, Domenico Pacchiarini, Cesare Sacerdoti e Guido Segre, precisando che almeno tre dei nominativi designati avrebbero dovuto essere inclusi nella lista elettorale, «affinché possano essere giustamente rappresentati gli interessi industriali di questa Regione che essendo ai confini della Nazione e abbisognando di una sicura saldatura alla madre Patria, richiede una forte rappresentanza politica anche in relazione al compito importante nei riflessi dell'economia degli Stati danubiani»⁴¹.

medesimi argomenti. (Ivi, copia di lettera di Sanguinetti a Morpurgo, 30 gennaio 1929, non firmata). Morpurgo rispondeva garantendo il suo interessamento alla causa e il suo apprezzamento per la persona di Coceani (Ivi, Morpurgo a Sanguinetti, Roma, 31 gennaio 1929).

³⁸ Ivi, Presidenza Unione Industriale Fascista della Venezia Giulia [a Gino Olivetti], Trieste, 5 febbraio 1929.

³⁹ Ivi, Presidenza Unione Industriale Fascista della Venezia Giulia a Edgardo Morpurgo, Trieste, 5 febbraio 1929, corsivo mio.

⁴⁰ Ivi, copia di lettera a Bottai, Roma, 23 febbraio 1929, non firmata; Biglietto del segretario della Federazione fascista degli armatori a Coceani, 23 febbraio 1929; telegramma a firma Cosulich a Bottai, 23 febbraio 1929.

⁴¹ Ivi, busta 22, presidenza Unione Industriale Fascista della Venezia Giulia ad Alberto Pirelli, Trieste 30 gennaio 1934 e 1 gennaio 1934. Una copia dattiloscritta riportava un promemoria non firmato, *Appunti su Coceani*, dove si dichiarava che «Trieste è sempre più favorevole alla deputazione Coceani e da ogni parte perviene a noi l'eco dei consensi generali. Dopo conosciuta la candidatura Cobolli, Coceani è diventato la bandiera della città».

Il suo profilo di fiduciario degli interessi industriali nella loro declinazione marittimo-armatoriale risultava negli interventi ufficiali di Coceani come vicepresidente dell'Unione industriali della Venezia Giulia, dove difendeva la funzione internazionale dell'emporio giuliano e la necessità – non scontata – che le aziende triestine impiegassero personale specializzato di origine straniera, per agevolare gli affari e rendere più proficue le relazioni commerciali. Ma con il rinnovo, per un biennio, delle agevolazioni fiscali per il porto industriale, Coceani interveniva per indicare estesamente «i nuovi compiti di Trieste», a partire dalla valorizzazione della zona industriale, che non aveva potuto sino ad allora estrinsecarsi a causa del prolungarsi della crisi economica, e che avrebbe necessitato di un più lungo periodo di proroga delle agevolazioni per poter predisporre uno sviluppo più sicuro relativamente ai tre comparti di spicco della produzione triestina: il metallurgico, l'edile e il chimico⁴². La posizione di Coceani, che puntava al contemperamento della funzione di transito del porto giuliano con la promozione dello sviluppo industriale, si chiariva in occasione della visita a Trieste di Giuseppe Volpi, creatore di Porto Marghera, nella sua veste di presidente della Confederazione fascista degli Industriali. Coceani ricordava che la «redenzione» e l'integrazione del porto giuliano nel contesto nazionale italiano avevano «imposto su nuove basi il problema dell'esistenza economica di Trieste privata come fu di tutto il suo retroterra, se cioè si dovesse perseverare nella antica attività o se non convenisse meglio e presto attrezzarla per nuove attività più conformi al suo rinnovato assetto politico». E dunque, «per assidere la sua prosperità su basi meno instabili e aleatorie di quelle costituite dal suo commercio internazionale di transito si pensò di dare alla provincia una struttura industriale»: e nonostante le avversità e i colpi della crisi economica, «prevalentemente emporio commerciale di larghi traffici Trieste è divenuta cospicuo centro industriale»⁴³.

Una traccia, invece, del carattere eteronomo della scelta industrialista si rinviene nel fatto che uno dei più accesi fautori dell'impianto della zona industriale a Trieste fosse l'ingegnere lombardo Italo Bonazzi, un tecnico della produzione, ben inserito negli ambienti economici e nelle istituzioni locali, e non un finanziere ed industriale, principale beneficiario della sua realizzazione, come era stato a Venezia Giuseppe Volpi. Bonazzi era nato in provincia di Sondrio, dove aveva compiuto gli studi tecnici prima di diplomarsi in ingegneria elettrica a Ginevra. Si trasferì nella Venezia Giulia dal 1904, ventisettenne, prima presso il silurificio Whitehead di Fiume e poi presso la Società impianti generali di Trieste, dove divenne consulente tecnico e perito di fiducia delle compagnie di assicurazione e delle imprese industriali locali, fino ad aprire, nei

⁴² Ivi, *I compiti economici di Trieste in un'intervista all'on. Bruno Coceani*, «L'organizzazione Industriale», 7 gennaio 1937. Il testo dell'intervista fu integralmente riportato nel «Piccolo» e nel «Popolo di Trieste» il giorno dopo.

⁴³ Ivi, busta 10, fasc. 151, dattiloscritto dell'intervento al Consiglio Provinciale delle Corporazioni alla presenza di Giuseppe Volpi, 29 novembre 1937, pp. 6-7. Il resoconto della visita e dei discorsi pronunciati in «L'Unione Industriale», 30 novembre 1937, e nel «Piccolo» dello stesso giorno.

primi anni Trenta, un proprio studio di ingegneria industriale. Durante la guerra aveva dato prova di forti attitudini organizzative nel campo dell'assistenza militare e civile; dopo il conflitto, aveva cominciato a ricoprire numerosi incarichi nelle istituzioni economiche, fino ad entrare nel consiglio di amministrazione dell'Azienda dei Magazzini Generali, e ad assumere la vice presidenza della Società del porto industriale⁴⁴. A testimonianza del favore che Bonazzi incontrava presso l'élite economica giuliana, stava l'istanza presentata dai membri del Consiglio di reggenza della Sezione di Trieste dell'Associazione nazionale fascista dirigenti aziende industriali affinché gli fosse conferito il titolo di commendatore, con argomenti che mettevano in evidenza le sue «benemeritenze acquisite oltre che nel campo sindacale, dove da tanti anni regge con passione la carica di segretario della Sezione, anche nel campo politico e civile», menzionando le sue attestazioni di italianità già dall'anteguerra, l'opera svolta come ufficiale di complemento nella mobilitazione industriale negli anni di guerra, il «disinteresse patriottico» testimoniato dalla rinuncia ad indennità nel dopoguerra, e soprattutto la sua capacità di organizzatore, esplicita a favore dei manager aziendali, per l'impegno nel consolidarne il profilo professionale nel promuoverne la formazione⁴⁵. Il tecnico lombardo si sarebbe ascritto buona parte del merito del rilancio della zona industriale, presentando un «compendio della mia propaganda ventennale per la creazione del Porto industriale di Trieste 1937-1957», allo scopo di confutare le accuse di «soverchio ottimismo», «non pratica utilità», e addirittura «cimitero delle industrie» mosse all'iniziativa⁴⁶. Un ruolo propulsivo che gli sarebbe stato riconosciuto anche nelle ricostruzioni retrospettive della vicenda, come quella tracciata per incarico del Rotary Club nel 1966 da Manlio Cecovini, scrittore di cose triestine, futuro sindaco della città e fondatore dell'autonomista «Lista per Trieste», al tempo presidente facente funzioni dell'Ente porto industriale.

L'Ente del porto industriale di Trieste venne costituito nel maggio 1949. Il Governo militare alleato si era mostrato sensibile a promuovere uno strumento economico in grado di attenuare in prospettiva l'elevata disoccupazione e diminuire la dipendenza dell'economia portuale dalla crisi del traffico commerciale e dell'industria cantieristi-

⁴⁴ Bonazzi era stato «membro del Sindacato Ingegneri e della Commissione per la tenuta dell'albo, presidente della Sezione industriali nel Consiglio Provinciale delle Corporazioni, membro della Giunta Provinciale amministrativa, presidente del Sindacato Dirigenti aziende industriali, dell'Associazione elettrotecnica italiana, della Commissione permanente per l'insegnamento professionale, consigliere della Croce Rossa, della Cassa di Risparmio e dei Magazzini Generali, e finalmente vice presidente e poi presidente della Società per il Porto industriale»: M. Cecovini, *Breve storia del porto industriale di Trieste*, Rotary club, Trieste 1966, p. 36. Un profilo di Bonazzi in Ivi, pp. 32-38. La nomina nel Consiglio di amministrazione dei Magazzini Generali in AST, Prefettura, *Gabinetto*, b. 482/1944, il prefetto Bruno Coceani al Consiglio di amministrazione dei Magazzini Generali, Trieste, 20 Giugno 1944.

⁴⁵ AST, Fondo Coceani, busta 18, fasc. 641, *Corrispondenza varia 1934*, Lettera del Consiglio di Reggenza della Sezione di Trieste dell'Associazione Nazionale Fascista Dirigenti Aziende Industriali all'onorevole Bruno Coceani, Trieste, 21 giugno 1934.

⁴⁶ I. Bonazzi, *Come si giunse all'istituzione dell'Ente Porto industriale di Trieste. Suo sviluppo e azione propulsiva*, tip. Salto, Trieste, 1958, p. 48.

ca, allora come non mai legata al supporto di politiche di sovvenzione; ma anche, e non era l'ultima considerazione, uno strumento in grado di erigere una barriera contro la pressione jugoslava alimentata dalla tensione politico-sociale, e di preconstituire, grazie agli ingenti investimenti che avrebbe attratto, una condizione favorevole al ritorno della zona A del Territorio libero di Trieste all'amministrazione italiana. Sullo sfondo, gli obiettivi di contenimento dell'espansione dell'area di influenza comunista e di stabilizzazione dell'area di competenza angloamericana, a cui rispondevano gli aiuti ERP. Non a caso, la creazione di una zona franca industriale, ritenuta vantaggiosa da buona parte dell'opinione pubblica e soprattutto sostenuta dal dibattito sulla stampa, sarebbe stata respinta, in considerazione delle prospettive di integrazione dell'area nello spazio nazionale italiano nutrite dalle autorità alleate, che il regime di franchigia doganale non avrebbe facilitato. L'Ente per il porto industriale di Zaule (poi EPIT, Ente porto industriale di Trieste) sarebbe stato varato a ridosso delle elezioni amministrative, sulla base della trasformazione della precedente società a carattere misto pubblico-privato in organismo a carattere interamente pubblico, con gli ordini nn. 102, 103, 104, emanati dal generale di brigata e direttore generale per gli Affari Civili, Ridgley Gaither, pubblicati nella Gazzetta Ufficiale del GMA. n. 14 del 21 maggio 1949.

Bonazzi ripercorreva in un promemoria le vicende societarie, chiarendone l'atto di nascita in rapporto al passato regime e la necessità strategica dell'opzione industrialista, sia come «prezzo della redenzione» dopo la Prima guerra mondiale, che come antemurale alla minaccia titina, dopo la Seconda. Il porto industriale, in quest'ottica, veniva a rappresentare una necessità storica, dovuta all'integrazione nello spazio economico nazionale che comprendeva peraltro «numerosi e ben ubicati altri porti». Alla necessità storica dell'industrializzazione di Trieste, si era aggiunta la necessità politica, che «s'individua nella capacità di saper erigere, non baluardi d'acciaio, ma un baluardo che sia centro d'attenzione e cantiere di opere, che offrano pane e serenità a chi in esso lavora». La SAPI, una «creatura» della legislazione speciale del regime fascista ed effetto di un impulso «politico» in direzione industrialista, rappresentava una certa soluzione di continuità con i tradizionali orientamenti della classe dirigente. Con le parole di Bonazzi,

la nostra iniziativa [...] cadeva in un terreno ostico o quantomeno indifferente, per la mancanza di una coscienza industriale nella nostra città. Si riteneva allora, dai più, che la vita economica di Trieste dovesse ritenersi sufficientemente garantita dalla sua tradizionale attività di traffico, subendo passivamente l'alea del commercio⁴⁷.

⁴⁷ AST, Prefettura, Atti Generali, b. 1358, Allegato a Verbale del Consiglio di Amministrazione [della SAPI] tenuta in Trieste [...] il giorno 31 maggio 1947.

Di fatto, quella che nel 1949 si sarebbe affermato con la nascita dell'Ente zona industriale era una sostanziale linea di continuità fra fascismo e postfascismo, laddove ciò che veniva realizzato sotto l'egida del Governo militare alleato era il principio contenuto nella legislazione del 1928, dell'industrializzazione sorretta da investimenti statali e assistita da enti e imprese a partecipazione pubblica. Con la restituzione all'Italia della zona A del Territorio libero di Trieste, nell'ottobre 1954, gli obiettivi delle autorità amministrative di governo dell'area si sarebbero mostrati in sostanziale continuità con quelli perseguiti dall'amministrazione militare alleata, impegnandosi con decisione in politiche di sostegno ai settori strategici dell'economia del porto giuliano, dalla cantieristica, che non era mai scomparsa dall'orizzonte delle incentivazioni pubbliche, al porto industriale, ampliandone la superficie e investendovi in opere edilizie e di servizi infrastrutturali.

L'emersione di elementi di continuità fra regime, occupazione alleata e Italia repubblicana ai fini dell'industrialismo sovvenzionato e protetto in funzione di finalità politiche, che emergono dalla vicenda della Società porto industriale, e la forte caratterizzazione tecnico-politica della cultura dell'industrialismo, come emerge dalle figure di Cocceani e Bonazzi – su cui sarebbe interessante realizzare un supplemento di ricerca – suggeriscono come l'opzione industrialista rappresentasse una cesura reale nella collocazione strategica di Trieste, che la «redenzione» aveva occultato. La riluttanza mostrata fino al volgere degli anni Trenta dalle élite triestine nell'adottare la strategia dell'industrializzazione assistita, allora, non sembra possa costituire, *tout court*, la spia di un «mancato» adattamento ad un impulso di modernizzazione economica proveniente dal centro politico nel segno di una più forte integrazione nello spazio nazionale – né in questi termini retrospettivamente normativi ci pare vadano letti fenomeni di tale complessità. Può invece essere letta come il segnale della persistenza di radici culturali che affondano le proprie origini nelle interconnessioni di un mondo solcato da frontiere molto più valicabili di quanto l'affermazione dei fascismi europei avrebbe poi consentito.

Porti di frontiera: un commento*

di Anna Millo

La ricerca diretta da Rolf Petri e discussa all'ultimo convegno SISSCO del settembre 2009 (i cui risultati sono esposti nel libro di Laura Cerasi - Rolf Petri - Stefano Petrungaro, *Porti di frontiera. Industria e commerci a Trieste, Fiume e Pola tra le due guerre mondiali*, Viella, Roma 2008, pp. 214) mette al proprio centro gli interventi adottati dal governo italiano tra gli anni Venti e Trenta a favore dell'economia dei tre porti adriatici al fine di promuovere la loro integrazione nell'economia del Paese al quale erano stati annessi dopo la prima guerra mondiale. I tentativi per la ricostruzione di un sistema di accordi con alcuni paesi del Centro-Europa fondato su agevolazioni doganali e tariffarie per sostenere i traffici marittimi, la legge del 1928 con gli incentivi agli insediamenti industriali – modellata sulla legge per Marghera del 1917 ed estesa ai tre porti in questione – sono i segnali di un sforzo di presenza da parte dello Stato italiano per riconvertire ad una nuova fase di sviluppo territori non solo dotati di particolari attrezzature economico-finanziarie che si volevano valorizzare, ma altresì collocati sul versante di una difficile frontiera nazionale, verso la quale non poteva mancare l'attenzione del potere politico-economico.

Il saggio introduttivo di Rolf Petri, dedicato a *Il sistema portuale del Medio e Alto Adriatico*, fornisce un importante indicatore per leggere e interpretare l'intera vicenda. Egli analizza i modi e i termini del decollo industriale di Marghera, le cui basi furono poste da una legge del 1917. Confrontando questo caso con altri di relativo sviluppo registrati in porti come Venezia, Monfalcone, Ravenna, la comparazione induce a concludere come l'idea di favorire l'industrializzazione dei porti nell'Alto Adriatico sullo scorcio degli anni Venti avesse in sé fondate ragioni progettuali. Un bilancio complessivo dei provvedimenti per la Venezia Giulia – quale risulta dagli altri saggi del libro – dimostra tuttavia che essi non riuscirono a fare di Trieste una nuova Marghera, mentre Fiume non poté superare la concorrenza con il porto di Trieste e per l'industria dell'Istria e di Pola non si innesco nessun reale sviluppo, nessun nuovo circolo virtuoso, nessun impulso, tranne la particolare eccezione del centro carbonifero di Arsia, che tuttavia presenta specifici caratteri.

La ricerca in questione si avvale di una consolidata bibliografia sulla storia economica di questi territori¹, ma approfondisce e rinnova anche la parte documentale e

* Il testo qui pubblicato riproduce nelle sue linee essenziali l'intervento nella discussione durante il *panel*, tenutosi ai «Cantieri di Storia» SISSCO, Trieste, il 24 settembre 2009.

¹ E. Apih, *Italia, fascismo e antifascismo nella Venezia Giulia (1918-1943)*, Laterza, Bari 1966; F. Babudieri, *Industrie,*

prende in considerazione un nuovo, più ampio punto di vista territoriale, assumendo i tre porti giuliani come entrati a far parte, tra gli anni Venti e gli anni Trenta, dell'intero sistema portuale italiano nord-adriatico. Tuttavia non dobbiamo dimenticare come questa fase ben definita rientri a sua volta in un più ampio arco cronologico da tenere presente sullo sfondo di questi avvenimenti. Per la Venezia Giulia, in realtà, tutta la prima metà del Novecento coincide con un periodo di forte instabilità, riflessa nei cambiamenti dei confini statuali cui quest'area si trovò sottoposta, tra il 1914 e il 1954.

Nell'epoca asburgica i porti di Trieste, di Pola e di Fiume erano i terminali di una regione di grande valore commerciale e strategico, perché da essi si dipartivano strade e ferrovie che la connettevano all'Austria, alla Germania meridionale, alla Cecoslovacchia, alla Polonia, all'Ungheria e ai Balcani. L'annessione all'Italia non rappresenta soltanto un cambiamento di sovranità statale e giuridica, un passaggio ad una differente area economica (in cui diventa preminente il rapporto con Venezia, ma anche con altri porti tirrenici, sull'asse Genova-Napoli), ma si colloca nel contesto della fine di una grande era del commercio internazionale (la cosiddetta età del libero scambio) e dell'avvento di un'epoca contrassegnata da esasperati nazionalismi e dal protezionismo, su cui si sarebbe poi abbattuta la «grande crisi» del 1929. A questo quadro di perturbamenti economici e monetari si aggiunge verso la fine degli anni Trenta l'affacciarsi nel Centro-Europa della Germania, protesa alla costruzione della «grande Germania», all'allargamento del *Deutschtum* verso l'Adriatico perseguito con la forza delle armi e ciò per gli operatori triestini vuol dire molto di più di un ulteriore prosciugamento delle fonti di lavoro nei loro tradizionali mercati di riferimento, giacché nelle regioni del Centro-Europa assoggettate dai tedeschi si stabilisce dal punto di vista economico e commerciale un monopolio volto ad impedire libere relazioni commerciali. La contesa di potenza per il predominio su questi territori per includerli entro i propri confini, l'instabilità che ne deriva (e l'inclusione in aree a differente economia) durerà fino al 1954.

Questo ampio quadro cronologico di riferimento (che nel saggio della Cerasi è tenuto ben presente) ci fa comprendere come i provvedimenti assunti dal governo italiano negli anni Venti e negli anni Trenta per integrare l'area nell'economia italiana debbano fare i conti con una stabilizzazione che, sia per fattori economici, sia per fattori di politica estera, era destinata a restare precaria. Sottolineo questi aspetti, che del resto gli autori condividono e con cui continuamente si confrontano nei loro lavori, perché mi sembra importante avere presente la complessità dei problemi che non si esauriscono nel ventennio fascista.

Dedicando tuttavia gran parte della loro attenzione proprio a questo centrale

commerci e navigazione a Trieste e nella regione giulia dall'inizio del Settecento ai primi anni del Novecento, Giuffrè, Milano 1982; S. Bon Gherardi (et al.), *L'Istria tra le due guerre. Contributi per una storia sociale*, Ediesse, Roma 1985; G. Sapelli, *Trieste italiana. Mito e destino economico*, Franco Angeli, Milano 1990; A. Millo, *Trieste, le assicurazioni, l'Europa*. Arnoldo Frigessi di Rattalma e la Ras, Franco Angeli, Milano 2004.

periodo, gli autori evidenziano in particolare due nodi tematici, sottesi a tutti i loro saggi, su cui vorrei anch'io fissare la mia attenzione. Da una parte, viene messo in luce il cosiddetto rapporto centro-periferia, vale a dire il rapporto che si istituisce tra il governo centrale e i ministeri romani cui spettava di prendere le decisioni normative e finanziarie che ricadevano sull'economia giuliana, e il ceto imprenditoriale locale, il quale puntava (almeno nei primi anni dopo l'annessione) ad inserirsi nel nuovo quadro istituzionale e economico senza dover rinunciare alla sua funzione legata ai commerci e al porto di transito.

Il secondo tema evidenziato è la supposta resistenza da parte degli imprenditori locali di fronte alle possibilità poste in essere dalla legge del 1928, che favorendo l'industrializzazione, implicava però la trasformazione dell'economia locale in economia portuale-industriale.

Per ciò che riguarda il primo aspetto, il rapporto che si istituisce tra il governo centrale e il sistema economico locale mediato attraverso gli organismi di rappresentanza a ciò deputati, esso, come già si diceva, percorre tutta l'indagine e viene bene messa a fuoco la natura del tramite istituzionale delegato a questo rapporto. Fin dall'annessione, l'imprenditoria giuliana dovette constatare come l'ente investito di questo compito, la Camera di Commercio, in Italia scontasse una crisi, espressione di una più generale crisi delle istituzioni dello Stato liberale, per la cui soluzione il fascismo intervenne con ripetute riforme. Come è noto, le tappe più importanti sono quella del 1924, quella del 1926 e quella del 1931, la quale da ultimo istituiva i Consigli provinciali dell'economia corporativa. Si tratta di un percorso essenziale per la realizzazione di un governo accentrato dell'economia, di quel dirigismo fascista con cui devono fare i conti le élite economiche giuliane uscite dalla guerra, abituate ad un ben diverso modello di rapporto centro-periferia.

Nell'epoca asburgica le Camere di commercio rivestivano un ruolo non diverso dagli analoghi istituti dell'Italia liberale. Erano un ente di diritto pubblico in contatto con il ministero del Commercio. Specialmente nell'ultimo periodo della sovranità austriaca, nei primi anni del Novecento, all'interno di un ordinamento costituzionale che riconosceva a Trieste e alla sua locale amministrazione una particolare autonomia e specialità, Camera di commercio e Comune furono enti efficaci nel ruolo di rappresentanza degli interessi del sistema locale e riuscirono senza particolari difficoltà a ottenere il sostegno dello Stato per le esigenze di un'imprenditoria commerciale molto innovativa. Per ragioni di brevità mi limito ad accennare non solo al porto e alle particolari «tariffe adriatiche» agevolate che lo favorivano, ma anche, a titolo di esempio, ai provvedimenti particolari ottenuti a vantaggio del mercato a termine del caffè nel 1891 e nel 1907. L'interazione tra Stato e mercato – così caratteristica della storia economica triestina dell'età asburgica, fin dal Settecento, si potrebbe dire – non deve essere intesa come subalternità del governo, pronò all'assistenzialismo, e predominio di un ceto economico cresciuto nel parassitismo. Al contrario, essa realizza un collaborativo incontro tra le forze endogene, motivate alla crescita, e lo Stato, interes-

sato a promuovere nel vantaggio generale lo sviluppo di quello che, alle soglie della guerra mondiale, era divenuto il «primo porto della monarchia». Nell'epoca dell'annessione all'Italia, il Consiglio provinciale dell'economia corporativa (che al suo interno comprende le varie categorie economiche e le rappresentanze sindacali) in via di principio era in grado di trasmettere alla capitale, al centro del potere politico, le diverse esigenze delle economie locali. Nella realtà - guidato com'era dal prefetto - esso configurava una sorta di prefettura economica, demandata ad attuare in sede locale le direttive assunte dal potere centrale. Siamo in presenza di una regolazione centralizzata dei vari settori economici, anche se, nel concreto funzionamento, provincia per provincia, bisogna considerare la personalità di chi riveste la carica di vice-presidente, colui che esercita la vera istanza di mediazione e diventa figura centrale nel rappresentare le istanze locali.

Da questa centralizzazione nasce la difficoltà delle periferie del Nord-Adriatico a dialogare, ad interloquire con il potere centrale. Non è cambiato solo il soggetto istituzionale, non è cambiato solo il governo, non è cambiato solo il quadro legislativo, sono cambiate le modalità della mediazione politica: non sarà mai più ritrovata la capacità di negoziazione del passato, causa ed effetto insieme della complessiva riclassificazione subita dall'economia giuliana nel trapasso e nell'integrazione in quella italiana. Le difficoltà di questo nuovo rapporto sono del resto esemplificate anche nelle fonti abbondantemente citate in questa ricerca, spesso lettere inviate in forma riservata al prefetto, che testimoniano di tentativi ripetuti, a volte defatiganti, che costringono a ripetere concetti e problemi talvolta in modo didascalico, nel tentativo di rappresentare le proprie richieste (a titolo di esempio, si possono citare gli interventi di Alberto Moscheni presso i ministeri competenti a favore dei traffici adriatici, minacciati dal *dumping* ferroviario della Germania, citati a p. 76 e a p. 77).

Mi sembra che – soprattutto il lavoro di Laura Cerasi dedicato a Trieste – sia centrato intorno ad una precisa ipotesi interpretativa e qui vengo al secondo tema che mi pare di aver individuato. L'autrice ricostruisce con molta precisione il declino dei traffici portuali, la crisi del porto di transito registratasi lungo gli anni Venti, quella che essa definisce «l'impossibile ricerca di una continuità "mitteleuropea"», l'infrangersi dei tentativi per vincere la concorrenza dei porti anseatici e riprendere le connessioni con l'antico *hinterland*. La svalutazione del marco e della corona, che favoriva le tariffe ferroviarie tedesche nel far indirizzare le merci di quei paesi verso i porti di Amburgo e di Brema, annullava i tentativi italiani di stipulare accordi commerciali con l'Austria e la Cecoslovacchia, uno sforzo perseguito a più riprese tra il 1921 e il 1928, che si scontrava però con la decisa opposizione tedesca ad impedire che l'Austria uscisse dalla sua influenza. Anche la Francia era presente su quei mercati e metteva in opera tutto un dispositivo politico e diplomatico che la portava a concludere accordi commerciali con la Polonia e la Cecoslovacchia. La concorrenza si rivelava insuperabile per l'Italia, che vedeva vanificarsi i suoi progetti di grande potenza protesa alla penetrazione in quei mercati.

Il sistema economico triestino fondato sul porto era dunque in profondo declino ed erano vani tutti i tentativi di riportarlo in vita. È il fallimento di quella che potremmo chiamare la «linea Suvich», l'uomo politico fascista di ascendenza nazionalista al quale il ceto economico dirigente locale aveva affidato la rappresentanza dei propri interessi a livello ministeriale-governativo e che fu il principale fautore del tentativo di riprenderne la presenza sui mercati danubiani e balcanici. Dopo un ultimo, effimero successo rappresentato dagli accordi italo-austriaci e italo-ungheresi del 1934, egli fu rimosso dalla carica di sottosegretario agli Esteri in seguito al cambiamento degli orientamenti della politica estera italiana. Si avvicinava quindi per Trieste un ineguale confronto con la «grande Germania», un competitore le cui potenzialità erano comprese e temute a Trieste fin dall'epoca asburgica. La lettera di Antonio Cosulich dell'8 novembre 1940 diretta al prefetto (pubblicata e commentata su questa rivista da Raoul Pupo qualche tempo addietro)² va letta in questa chiave, come un estremo richiamo ai pericoli insiti nell'alleanza con la Germania, pericoli di cui, come è noto, fin dal 1936 Suvich si era invano fatto interprete presso Mussolini. La lettera di Cosulich verte sul tema della minaccia portata all'italianità della città dalla concorrenza germanica, una concorrenza di cui a Trieste si era già fatta diretta esperienza per ciò che era accaduto sui mercati assicurativi dell'Austria e della Cecoslovacchia, dove le compagnie triestine avevano dovuto cedere il loro primato di fronte all'aggressività tedesca (Cosulich è anche un esponente del vertice delle Generali). Il ricorso alla categoria dell'italianità a proposito della città-simbolo dell'irredentismo suona quasi come un estremo appello, come un argomento di persuasiva evidenza, in un'epoca di nazionalismo economico, condiviso com'era da tutti gli attori coinvolti (e *in primis* dallo Stato italiano, dal governo centrale nelle vesti del prefetto).

È in questo particolare momento, a guerra già iniziata, che Cerasi individua la svolta nella mentalità dell'élite economica triestina, che, posta di fronte all'impossibilità di mantenere l'antica funzione, finalmente si converte alla necessità di trasformare l'economia della città in economia portuale-industriale, accogliendo le opportunità della legge del 1928, istitutiva della zona industriale di Trieste. Una svolta che tuttavia a Cerasi sembra tardiva e ancora poco convinta. L'imprenditoria triestina (ciò che ne rimane, direi, dopo il tracollo del 1929-30, il dissesto del gruppo finanziario-industriale Brunner che trascina con sé la Banca commerciale triestina, la banca degli interessi locali) sembra scarsamente interessata all'opzione industrialista, sembra non voler accettare di riclassificare i suoi interessi, per meglio dire, non vuole abbandonare la sua genetica impronta commerciale-armatoriale-finanziaria, quindi non promuove o non accoglie fino in fondo la strategia «industrialista», della crescita indotta che il governo propone (Cerasi, pp. 92-93). Poi Cerasi spiega bene che dopo la «grande crisi» e la conseguente «irizzazione» si tratta di non perdere «la gerarchia di priorità circa la

² R. Pupo, *Un porto per la grande Germania. Trieste 1940*, in «Qualestoria», 1 (1992), pp.117-135.

destinazione delle sovvenzioni pubbliche» (p. 108), prevalentemente indirizzate verso il settore dell'economia marittima. L'interrogativo della Cerasi riguarda quindi la mancanza di una disposizione a cambiare ruoli e strategie. Mi pare questo un punto centrale.

Qui vorrei mettere in luce il mio (parziale) disaccordo su un particolare aspetto su cui si sofferma la Cerasi, a proposito del disinteresse del comparto assicurativo rispetto ad investimenti nel porto industriale (p. 48). Le assicurazioni triestine avevano superato con nuove strategie le trasformazioni successive alla prima guerra e alla fase dell'italianizzazione ed erano anche uscite relativamente indenni dalla «grande crisi». Non vanno però caricate di compiti impropri. Gli istituti di assicurazione sono essenzialmente uno strumento di raccolta e di gestione del risparmio privato. In questo senso, essi praticano una politica degli investimenti che è lontana da ogni concetto di rischio ed è invece ispirata a criteri di estrema prudenza e oculatezza. Si persegue perciò un ottimale equilibrio tra l'investimento immobiliare e i titoli pubblici, che offrono un basso rendimento, ma presentano maggiore affidabilità. Si può dire che RAS e Generali avevano sempre difeso questa loro fisionomia e si erano sempre guardate da ingerenze esterne, che avrebbero potuto trascinarle sui terreni infidi di gestioni finanziariamente arrischiate.

Mi pare invece che si possa dire che l'opzione industriale debba fare i conti con oggettive difficoltà, ma non sia accantonata. La legge istitutiva della Zona industriale del 1928 non ha immediate conseguenze perché seguita dal tracollo del 1929-30. Vengono così a mancare i capitali privati da investire, distrutti o depauperati dalla crisi, mentre non sono sufficienti i capitali pubblici, impegnati nell'imponente opera di salvataggio dell'economia locale (cantieri e linee di navigazione), declassata ormai e chiamata a dividere le risorse con Genova e Napoli, cioè con quella direttrice tirrenica su cui scorrono i traffici mediterranei, privilegiata come sostitutiva della decadenza dell'Adriatico.

Non si può negare che una trasformazione decisiva dell'economia triestina si compia negli anni Trenta: da città la cui economia era sostenuta dal porto, Trieste diventa città industriale che vive con il suo sistema portuale. È però una scelta che il ceto economico locale subisce in subalternità rispetto al centro, perché i capitali dello Stato sono stati determinanti per i salvataggi delle sue imprese, tuttavia la periferia non manca di recepire le indicazioni della politica governativa. Il Piano regolatore del comune di Trieste del 1934 (formulato quando rivestiva la carica di podestà Enrico Paolo Salem, uno degli esponenti più in vista della superstita élite giuliana) esplicitamente prevede come direttrice urbanistica di sviluppo della città l'espansione verso Zaule, verso Muggia e verso Capodistria, le aree individuate come idonee all'insediamento industriale.

Quando Mussolini visita Trieste, nel settembre 1938, significativamente si reca ad ispezionare gli impianti dell'Aquila e il nuovo insediamento operaio di Aquilinia, le nuove realizzazioni di punta dell'industrializzazione portuale, ancora incompiute, ma

chiaramente delineata, al punto che, lo mette in luce Cerasi, nel dopoguerra vengono riconfermate nella ricostruzione le stesse modalità di intervento (capitali pubblici, prima ERP e poi italiani, e insediamento a Zaule). Quindi le fondamenta vengono poste dalla legge del 1928.

Si può giudicare insufficiente lo sforzo compiuto da parte della classe economica locale, epperò non si può tralasciare come nel decidere della convenienza di un investimento industriale contino anche fattori generali come la presenza di materia prima, il costo della manodopera, le spese generali di ammortamento e di credito che incidono sui costi. Poi bisogna decidere se si vuole produrre per il mercato locale, per quello nazionale o per quello estero, contano le vie di comunicazione con i mercati. Il porto può non essere infrastruttura sufficiente se mancano strade e ferrovie (cronica rimane fino agli anni Sessanta l'insufficienza del collegamento Trieste - Venezia). In una situazione di protezione e di autarchia, non è favorito l'ingresso di nuovi concorrenti sul mercato interno. Sono tutti fattori di tipo generale che bisogna tenere presenti nel valutare quello che accade sul piano locale, dove sono presenti vincoli e ostacoli capaci di agire da freno a provvedimenti di tipo dirigistico, decisi dall'alto per incidere su situazioni locali molto diversificate.

Mi pare che il caso di Pola – esaminato da Stefano Petrungaro – sia esemplare per comprendere come non sia sufficiente una legge come quella del 1928 (per Pola la data di emanazione è il 1929) per far emergere allo sviluppo un'area di sottosviluppo. La fine della funzione di porto militare, propria della fase asburgica, ha sottratto risorse a quelle già scarsamente disponibili, mentre ingenti sarebbero i capitali da investire nell'Istria per costruire infrastrutture e promuovere attività produttive. Petrungaro mette bene in luce come l'unico caso di investimento con capitale misto pubblico-privato realizzato negli anni Trenta, quello delle miniere carbonifere dell'Arsa, riguardasse un prodotto di estremo interesse per l'autarchia. Ma il carbone con tanta enfasi definito «nazionale» (p. 197) non configura alcuna integrazione tra economia italiana ed economia istriana, giacché esso veniva caricato e spedito via mare verso altre destinazioni: si tratta quindi di uno sfruttamento della materia prima, più che di un investimento capace di ricadute ampie su scala locale. In assenza di una vera classe imprenditoriale è il ceto politico, supportato dagli organi di rappresentanza dello Stato (la prefettura in primo luogo) a farsi carico del «governo del sottosviluppo». Il progressivo degrado delle misere condizioni di vita della popolazione, afflitta da disoccupazione, emigrazione, gravi malattie infettive, viene reso più esplosivo in presenza di un acuto conflitto nazionale, che minaccia di sovvertire precari equilibri sociali. Da qui l'inquietudine, che talvolta diventa consapevolezza espressa nelle stesse fonti provenienti dall'interno dell'apparato del potere fascista, per un dominio che pareva costruito su basi di sabbia.

Infine un'ultima annotazione. Nell'esaurirsi dello spirito imprenditoriale triestino (e questo vale anche per Fiume) non si può non considerare quale depauperamento rappresentino le persecuzioni razziali e la distruzione della sua fondante componente

ebraica, quella che nella vicenda dell'Impero asburgico aveva dimostrato di essere la più originale e innovativa. Nel secondo dopoguerra essa lascia un vuoto che non sarà più colmato.

Cosmopoliti sull'Adriatico. Mercanti ed industriali tedeschi a Venezia e Trieste

di Maximiliane Rieder

La posizione preminente di Venezia nel commercio del mondo medievale aveva reso questo centro della finanza europea un luogo di forte attrazione per tutte le nazioni commercianti; per tale motivo, la città lagunare possedeva una lunga tradizione di immigrazione tedesca. Già nel 1228 il forte incremento di uomini d'affari tedeschi che vi erano affluiti indusse la Serenissima a far costruire, vicino al Ponte di Rialto, un *fondego*, una sorta di succursale che era ad un tempo alloggio, magazzino e luogo d'affari¹ per i membri della «nazione alemanna»². Per sei lunghi secoli il Fondaco dei tedeschi avrebbe ospitato la corporazione dei mercanti tedeschi: la sua posizione centrale rimarcava il privilegio di cui questi godevano tra i mercanti stranieri di Venezia. Nel corso del Quattrocento, il porto veneziano si trasformò nello snodo principale di tutta la merce proveniente dal versante settentrionale delle Alpi e diretta verso l'area mediterranea e l'Oriente. I negozianti tedeschi, fra cui i Fugger di Augusta, la casa commerciale norimberghese Viatis e Peller, e i mercanti di Polonia, Ungheria e Boemia, erano obbligati a daziare le proprie merci al Fondaco, garantendo alle casse della Repubblica entrate crescenti. Fu di grande portata la decisione del doge Leonardo Loredan di conferire, all'inizio del Cinquecento, la cittadinanza veneziana ai membri della «nazione alemanna», e di autorizzarli al libero commercio in tutto il territorio dello Stato. Così, nel corso del Cinque e Seicento, i mercanti del Fondaco divennero gli intermediari più importanti per il traffico commerciale con la Germania meridionale, le Fiandre, l'Olanda, la Polonia, l'Inghilterra e l'Ungheria.

In seguito alla conquista turca di Costantinopoli nel 1453, il commercio mediterraneo perdette il suo ruolo dominante sull'Occidente. L'Impero ottomano chiuse il Mar Nero alla navigazione mercantile non-ottomana, spodestando le potenze commerciali italiane anche dal precedente ruolo di preminenza nel Mediterraneo orientale. L'impero veneziano, un po' alla volta, fu costretto a ritirarsi. Dopo la scoperta dell'America e l'affermarsi della circumnavigazione dell'Africa, il baricentro dei flussi commerciali globali si spostò verso l'Atlantico e Venezia perdette definitivamente la propria importanza per le merci tedesche in transito. Con la fine della supremazia veneziana sulle vie

¹ Un *fondego* era originariamente uno stabile fortificato, dedito alle funzioni di magazzino per le merci e di locanda, costruito dai veneziani in tutti i porti più importanti durante l'età dell'oro del loro commercio con il Levante; a Venezia, anche le *nationes* armena e turca furono ospitati in analoghe strutture.

² Le comunità di mercanti si suddivisero in *nationes*. A quella «alemanna» nell'accezione dell'epoca appartenevano tedeschi, austriaci, ungheresi, fiamminghi e altri abitanti delle aree situate a nord delle Alpi.

commerciali verso Oriente e il calo dei traffici marittimi della Repubblica con il Mediterraneo orientale, si prosciugarono anche i flussi di merce verso il Nord, territori dove, durante la prima metà del Seicento infuriava la devastante Guerra dei trent'anni. Nel corso del XVII secolo, la languente economia veneziana subì un'emorragia di mercanti stranieri residenti; anche l'imprenditoria mercantile tedesca si assottigliò entro il 1713, al punto di non contare più di 31 privilegiati. Ad essi andavano aggiunti commessi e altri dipendenti, fra cui annoveravano numerosi adepti della Riforma³.

Lo schiacciante dominio marittimo dell'emporio numero uno per i traffici tra Oriente e Occidente aveva per lungo tempo reso vana ogni velleità di sviluppo di Trieste⁴. Favorita dal declino graduale della potenza marittima veneziana e dalla concessione, nel 1719, del diritto di porto franco da parte degli Asburgo, l'economia della città portuale giuliana, situata tra i possedimenti veneziani della riviera adriatica e il Ducato di Carniola, iniziava a decollare. L'Austria, un tempo uno Stato continentale, da quel momento cominciò a cimentarsi nella competizione con le grandi potenze commerciali, a partire dai collegamenti della propria flotta mercantile con i porti dell'Adriatico e del Mediterraneo intero. Fin da quegli inizi Trieste fu caratterizzata da un ambiente cosmopolita. La popolazione, in gran parte dedita ai commerci, era plurilingue e curava i propri interessi anche oltremare e oltre frontiera; la città adriatica divenne però veramente attraente per i commercianti di tutto il mondo durante l'epoca della Restaurazione. Numerosi Stati tedeschi fecero rappresentare i propri interessi, in quello che era divenuto un nuovo caposaldo del commercio marittimo mondiale, da consoli residenti. Trieste non fu soltanto austriaca, ma fu al contempo l'unico porto mediterraneo della Confederazione germanica.

In tutto l'arco di tempo sotto esame nella presente ricerca, che va dagli sviluppi testé accennati fino alla Grande guerra, tra le pur alterne vicende politiche di Venezia e Trieste sotto l'autogoverno e i domini austriaco, francese e italiano, l'immigrazione verso le due città adriatiche da parte di grandi commercianti, banchieri ed imprenditori provenienti dagli Stati tedeschi e dalle libere città imperiali non cessò mai. Vale dunque la pena di analizzare più da vicino le comunità tedesche immigrate tra Sette e Ottocento, sulle quali finora manchiamo di studi particolareggiati⁵. Il periodo cui si fa qui riferimento può essere suddiviso in tre sottoperiodi: il primo che va dal conferimen-

³ T. Elze, *Geschichte der protestantischen Bewegungen und der deutschen evangelischen Gemeinde in Venedig*, Belhagen & Klarins, Bielefeld 1883 (Venezia 1883), riedito da E. Lessing, Firenze 1941, pp. 50-55; H. Simonsfeld, *Der Fondaco dei Tedeschi und die deutsch-venetianischen Handelsbeziehungen*, 2 voll., Cotta, Stuttgart 1887, ristampa Aalen 1968.

⁴ Trieste si mise nel 1382 sotto la tutela di Leopoldo III come protettorato e rimase asburgica – a prescindere dalle ripetute occupazioni veneziane e dal periodo napoleonico – fino al 1918.

⁵ S. Oswald, *Die Inquisition, die Lebenden und die Toten. Venedigs deutsche Protestanten*, Thorbecke, Sigmaringen 1989, e H. Patzelt, *Evangelisches Leben am Golf von Triest. Geschichte der evangelischen Gemeinde in Triest mit Abbazia, Görz, Fiume und Pola*, Evang. Presseverb. für Bayern, München 1999, offrono una sintesi della storia dei commercianti tedeschi luterani a Venezia e Trieste, focalizzando l'attenzione piuttosto sul loro ruolo come fondatori delle comunità evangeliche locali.

to dei privilegi di porto franco a Trieste fino all'occupazione francese di entrambi i porti e alla fine della Repubblica veneziana; il secondo, che attraversa il blocco continentale e il Congresso di Vienna per dipanarsi fino alla guerra del 1866, e che vede le due città accomunate dalla sovranità asburgica, l'una grazie all'appartenenza al Litorale austriaco e l'altra in forza del suo inglobamento nel Regno Lombardo-Veneto; il terzo, che si conclude con la cesura della Prima guerra mondiale. Sotto il profilo economico è importante distinguere, specialmente per Trieste, l'era preindustriale dalla fase di industrializzazione: mentre gli impulsi maggiori dell'ascesa economica provennero dall'istituzione del porto franco e della borsa, nel corso dell'Ottocento la fondazione di assicurazioni e compagnie armatoriali, l'avvio di raffinerie di zucchero e di cantieri navali e, non da ultimo, la costruzione delle linee ferroviarie costituirono i veri motori dello sviluppo economico e urbano del principale scalo marittimo austriaco. Vorremmo qui ricostruire le reti mercantili tedesche, le iniziative che portarono all'avvio di società di commercio e di assicurazione tedesche, e la stratificazione sociale dell'imprenditoria tedesca insediatasi nell'Alto Adriatico⁶.

Privilegi mercantili e libertà confessionale

A Venezia, la maggioranza dei commercianti residenti nel Fondaco dei tedeschi si compose di luterani, che nell'enclave alemanna alloggiavano e svolgevano i propri affari. I primi scritti di Lutero usciti nei Paesi tedeschi apparvero sulla piazza veneziana quasi in contemporanea. Sotto il tetto del Fondaco nacque la prima comunità di fede protestante nei territori di lingua italiana e una delle più antiche, se non la più antica, d'impronta luterana fuori dall'area tedesca. La comunità evangelica tedesca di Venezia, un'affiliazione confessionale della comunità di Augusta, è documentata sin dal 1650 come istituzione avente sede presso il Fondaco⁷. La Repubblica frapponeva pochi ostacoli agli immigrati non appartenenti alla propria confessione ufficiale; se confrontata con le condizioni esistenti negli altri territori del futuro Regno d'Italia, la situazione a Venezia era favorevole ai non cattolici. Durante le guerre e le contese confessionali dilaganti olttralpe, la Serenissima osservò la neutralità per non compromettere le proprie relazioni commerciali con le città protestanti imperiali; certo, i protestanti di Venezia si trovarono a vivere nella sfera d'influenza dell'inquisizione, le cui competen-

⁶ Desidero ringraziare, per il sostegno variamente concessomi, gli Archivi di Stato di Trieste (Dott. P. Dorsi) e di Venezia, l'Archivio Centrale dello Stato di Baviera (BayHStA) e gli Archivi comunali di Francoforte (Dr. M. Matthäus), Kaufbeuren (Dr. S. Fischer), Kempten (Dr. F.R. Böck), Lindau e Mannheim nonché R. Reimann e E. Winkler.

⁷ Erano previsti un proprio regolamento ecclesiastico, una stanza per il culto in lingua tedesca e un predicatore. I potenti e influenti mercanti del Fondaco avevano un ruolo di centrale importanza all'interno della comunità protestante. Tuttavia la «nazione alemanna», in quanto corporazione di mercanti, non possedeva un carattere confessionale.

ze nella metropoli mercantile furono tuttavia limitate. Nonostante l'autonomia dello Stato veneziano dalla curia di Roma, l'integrazione nell'organismo sociale della città di una comunità di diversa nazionalità e fede non era priva di problemi; di solito il senato tollerava tacitamente i culti acattolici, a patto che non suscitassero scandalo tra la popolazione e osservassero una stretta riservatezza riguardo alle proprie convinzioni religiose. Gli ispettori veneziani vigilavano affinché nessuna delle idee eretiche dal Nord s'infiltrasse tra i locali. Nel Fondaco, peraltro, le riunioni della comunità religiosa furono ben protette, poiché i provvedimenti di sicurezza osservati fino al tramonto della Repubblica permettevano ai soli uomini d'affari tedeschi residenti e ai loro commessi di accedere alla casa di commercio germanica⁸.

Dopo la pace di Passarowitz del 1718, gli Asburgo riconobbero l'importanza dei commerci marittimi⁹ e puntarono su Trieste, all'epoca una cittadina italiana di appena 5000 anime e di scarso rilievo commerciale, per farne la rampa di lancio delle proprie ambizioni marittime. A rafforzare la posizione di Trieste e anche di Fiume nei confronti di Venezia, contribuirono soprattutto la dichiarazione del 1717 dell'imperatore Carlo VI sulla libertà di navigazione nell'Adriatico e la sua concessione, nel 1719, del privilegio di libero commercio a entrambe le città marinare. Dopo il passaggio, nel 1714, dei Paesi Bassi spagnoli alla linea austriaca della Casa d'Asburgo (cui sarebbero appartenuti fino al 1795), l'imperatore decise inoltre di spostare la sede della Compagnia orientale, fondata nel 1719 in prevalenza con capitali di Anversa e Gand, a Trieste, per potenziarne i traffici con il Levante¹⁰. La patente commerciale istituì un Imperial regio tribunale mercantile che divenne operativo nel 1723, per essere confermato nel 1782 da Giuseppe II, che gli conferì anche la caratteristica di un consolato marittimo. Nel 1728, due ulteriori decisioni politiche a favore dello sviluppo economico dell'Austria diedero notevole slancio a Trieste: l'approntamento dei collegamenti viari tra la città portuale e Vienna attraverso il Semmering, e l'abolizione dei dazi di transito già gravanti sulle merci movimentate lungo tale linea di comunicazione. Così, il principale scalo per i traffici sull'asse nord-sud degli Stati ereditari austriaci poté iniziare a far concorrenza a Venezia.

A dire il vero, fu solo poco a poco che Trieste riuscì a incalzare e superare il monopolio adriatico di Venezia. La Serenissima applicava un dazio marittimo e poteva fare affidamento su una propria rete di agenti commerciali dislocati in tutto il Levante,

⁸ Sugli influssi della Riforma nella città lagunare, vedi S. Oswald, *Inquisition*, cit., pp. 12 ss., 17-32.

⁹ Vienna era entrata nella guerra veneziano-austriaca contro i turchi nel 1716 dalla parte di Venezia. Dopo il trattato di pace con l'Impero ottomano, gli accordi commerciali concedettero libertà di commercio ai sudditi della Sublime Porta residenti nel territorio della monarchia degli Asburgo. Ottenevano i privilegi e le libertà d'affari fino alla Russia anche i greci, in prevalenza oriundi della Macedonia e dell'Epiro; cfr. H. Patzelt, *Evangelisches Leben*, cit., p. 17.

¹⁰ Per motivi di conflitto con i mercanti triestini, la società fu sciolta nel 1742; cfr. *Nel primo centenario della Riunione Adriatica di Sicurtà (1838-1938)*, La compagnia, Trieste 1939, pp. 61 ss.; R. Sandgruber, *Ökonomie und Politik. Österreichische Wirtschaftsgeschichte vom Mittelalter bis zur Gegenwart*, Österreichische Geschichte, hg v. Wilfram, Bd. 10, Wien 1995, pp. 119 ss.

mentre la sua agguerrita marina militare proteggeva la flotta mercantile contro gli assalti¹¹. Per tutelare il commercio marittimo austriaco, dal 1729 fu di stanza a Trieste la marina da guerra del principe Eugenio, sottoposta al comando del conte genovese Pallavicini-Centurioni¹². La monarchia degli Asburgo rimase per molto tempo dipendente da ufficiali di marina stranieri; spesso un austriaco fungeva da capitano pro forma, mentre un ufficiale straniero teneva l'effettivo comando della nave. La mancanza di ufficiali e marinai locali attirava a Trieste uomini di mare dall'Europa del nord, in particolare da città dell'Hansa come Amburgo, Brema e Lubecca. Solo nel 1754 vi fu istituita una scuola di matematica e nautica per formare ufficiali di nave austriaci¹³.

Ulteriori privilegi imperiali incentivarono l'arrivo di cechi, slovacchi, ungheresi, serbi ed ebrei da tutte le parti della monarchia, favorendo anche l'immigrazione di numerosi commercianti, artigiani e piccoli imprenditori stranieri. Furono attratti dal «porto di Vienna» soprattutto i navigatori e mercanti greci. Dopo l'autorizzazione imperiale a nominare dei consoli a Trieste, nel 1732 la colonia greca creò una propria rappresentanza commerciale, seguita da quella turca. La libertà di culto, concessa ai greci ortodossi nel 1751, incentivò l'afflusso di altri commercianti dal Levante; nel 1753 Maria Teresa, succeduta al padre Carlo sul trono d'Austria, concesse un prestito alla piccola comunità di greci levantini affinché potessero costruirsi una chiesa in città. Il più consistente afflusso di commercianti e imprenditori dall'estero si ebbe tuttavia dalle libere città e dagli Stati territoriali tedeschi¹⁴, seguito dall'immigrazione proveniente dalla Svizzera, dall'Egitto e dagli Stati italiani.

Fu sempre Maria Teresa a prendere, nei quattro decenni della sua reggenza, le misure più incisive per la promozione del traffico marittimo mercantile triestino e austriaco. Nel 1748-49 concluse dei trattati di protettorato con Tripoli, Tunisi e Algeri, concesse agevolazioni daziarie e tributarie, favori con un'apposita patente le merci in transito, fece ampliare il porto a cui prepose una capitaneria e fondò, nel 1755, una borsa per la libera contrattazione dei prezzi e per l'accomodamento delle vertenze commerciali¹⁵. Nel 1758, per attirare a Trieste una quota maggiore dei traffici che i Paesi rivieraschi del Danubio stavano convogliando su Amburgo, Maria Teresa promulgò la prima legge di navigazione e rafforzò in tutte le maniere l'espansione della

¹¹ W. Markov, *Die Triestiner Ostindien Kompanie (1775-1785) und die Nordsee-Adria-Konkurrenz*, Akademie Verl., in *Hansische Studien. Heinrich Sproemberg zum 70. Geburtstag*, a c. di G. Heitz et al., Berlin 1961, pp. 293-302, qui p. 299.

¹² Dopo che l'attenzione dell'imperatore venne attratta da altri affari, e la marina da guerra austriaca sciolta nel 1736, la piccola flotta mercantile austriaca, che trasportava vino, cereali e pellegrini, fu subito nuovamente insidiata dalla pirateria; cfr. H. Patzelt, *Evangelisches Leben*, cit., pp. 17 ss.

¹³ Fu elevata al rango di Imperial regia accademia reale e scuola nautica nel 1817-20; cfr. H. von Costa, *Der Freihafen von Triest. Österreichs Hauptstapelplatz für den überseeischen Welthandel*, Mechitar, Wien 1838, p. 142.

¹⁴ L. Panariti, *Il «dannato commercio». Trieste nel secolo XVIII*, in «Metodi e ricerche», n.s., XVII, 2 (1998), pp. 111-127. A p. 117, l'autrice riferisce che nel 1730 fu istituita una fiera annuale che attraeva mercanti da varie regioni della monarchia e diverse città italiane. Arrivò anche «un folto gruppo di mercanti tedeschi», ricordava il podestà di Capodistria, preoccupato della «varietà delle merci presenti».

¹⁵ H. von Costa, *Freihafen*, cit., pp. 115 ss.

presenza austriaca nel bacino mediterraneo. A livello di politica interna intraprese al contempo passi importanti verso la creazione di uno spazio economico unificato e liberalizzato, rimuovendo nel 1775 le barriere doganali tra Austria superiore e inferiore, Stiria, Carinzia, Carniola, Gorizia, Gradisca e il Litorale, Boemia, Moravia e Slesia¹⁶. Con la crescente potenza asburgica alle spalle, Trieste era ora in grado di sfidare Venezia. Godendo di ampie garanzie per la proprietà privata e le libertà contrattuali, il commercio marittimo triestino conobbe un'inaudita fioritura che pose le basi della sua durevole prosperità economica. La fervente città portuale, che nel 1785 arrivò a contare 17.600 cittadini¹⁷, fu sin dall'inizio della sua espansione marittimo-commerciale un crogiolo di molteplici provenienze etniche, che di lì a poco l'avrebbero trasformata in una vera e propria metropoli commerciale dai forti tratti multiculturali.

Una condizione essenziale per attirare mercanti evangelici come Georg Jacob Miller di Lindau, che si insediò a Trieste nel 1718, fu certamente la libertà di culto. Le prime famiglie di fede luterana – circa una mezza dozzina – erano approdate nella città portuale un anno prima di Miller, mentre una trentina di correligionari s'insediò nell'area tra Trieste e Fiume. Gli uomini d'affari di Monaco, Augusta, Kempten o Norimberga che si affacciarono sulla piazza della città portuale, oltre alla famiglia ristretta avevano spesso al seguito anche i domestici e un parentado più ampio, e questo trasferimento di interi gruppi familiari era l'indice più sicuro della loro volontà di stabilirvisi definitivamente.

Wolfgang Friedrich Renner, insediatosi in città sin dal 1720 provenendo da Kempten, fondò nel 1733 la più antica casa commerciale tedesca di Trieste¹⁸. Primo direttore della Compagnia orientale, nel 1736 Renner fu nominato presidente del Tribunale mercantile. Nel 1753 suo cugino e socio Johann Georg Dumreicher prese in mano le redini dell'impresa, per essere a sua volta succeduto, nel 1765, da Wolfgang Friedrich Renner¹⁹ e Johann Heinrich Dumreicher (1732-1801). Così la famiglia Renner si accreditò come una delle più influenti e agiate famiglie dell'élite mercantile di Trieste, espletando per generazioni funzioni fiduciarie di prestigio, come quella di regio viceconsole e di console generale di Danimarca per Trieste, Fiume ed Istria, oppure

¹⁶ R. Sandgruber, *Ökonomie und Politik*, cit., p. 229; H. von Costa, *ivi*, pp. 86 ss.

¹⁷ H. Patzelt, *Evangelisches Leben*, cit., pp. 18 ss.; *Nel primo centenario*, cit., p. 64.

¹⁸ Questo primo personaggio di una certa importanza, nato nel 1685, giunse a Trieste dopo il tentativo di avviare un'attività commerciale a Fiume. Vedi *Österreichisches Biographisches Lexikon 1815-1950 (ÖBL)*, a c. di Österreichische Akademie der Wissenschaften, vol. IX, Wien 1988, p. 80; P. Dorsi, *La collettività di lingua tedesca*, in *Storia economica e sociale di Trieste*, vol. I, *La città dei gruppi 1719-1918*, a c. di R. Finzi, G. Panjek, LINT, Trieste 2001, pp. 547-571, qui p. 550; G. Carrari, *Protestantesimo a Trieste dal 1700 al 2000*, LINT, Trieste 2002, p. 11, 24 ss.; secondo P. Covre, *Mercanti luterani nella Trieste settecentesca*, in «Quaderni giuliani di storia» IV (1983), pp. 23-27, qui p. 23, i primi luterani (Giovanni Pietro Luityens, Mattio Michel, Johann David Lochmann e Johann Adam Wagner) si insediarono nel 1751.

¹⁹ Nobilitato con il predicato «von / de Österreich» nel 1807, dal 1810 dirigeva l'impero commerciale *Pandolfo Federico Oesterreicher* con il figlio Joseph Friedrich (Trieste 1784-1865). Nel 1815 il nipote del fondatore dell'impresa, che rimase senza figli, divenne titolare unico dell'azienda che sciolse nel 1862.

come agenti del Ducato di Modena. Gli interessi commerciali olandesi e danesi furono rappresentati da J. G. Dumreicher, mentre Johann Adam Wagner²⁰ di Norimberga entrò alle dipendenze della Svezia. Famiglie molto pie come le loro si guadagnavano più facilmente di altre la fiducia dei partner d'affari, avendo spesso anche per questo motivo miglior fortuna e successo economico.

A dispetto dei privilegi concessi alla città in regime di porto franco, la posizione dei protestanti di Svevia, che dal 1750 cercarono di serrare i ranghi organizzandosi, non rimase incontrastata, visto il predominio della confessione cattolica che era anche religione di Stato. Frequentemente i commercianti evangelici inviavano note di protesta alle autorità locali e alla Corte di Vienna, lamentando delimitazioni e discriminazioni. Inizialmente dovettero celebrare il proprio culto tra le mura domestiche, raccogliendosi dal 1753 a casa Renner²¹. Essendo nel corso degli anni raddoppiato il numero delle famiglie protestanti, nel 1778 i mercanti Renner, Wagner e i due Dumreicher di Kempten, nonché David Büchelin, Sebastian Fels²² e Johannes Weber di Lindau, Johann David Lochmann²³ di Lengenfeld (Vogtland) e Georg Heinrich Trapp²⁴ di Spira, procedettero alla fondazione di una comunità luterana tedesca, che è considerata l'istituzione più antica degli immigrati di lingua tedesca di Trieste. Come data di fondazione della comunità è indicato il giorno di battesimo di un membro della famiglia Renner²⁵. Da quel momento in poi, la vita della comunità di Trieste poté uscire alla luce del sole. A Venezia, per contro, la comunità evangelica avrebbe potuto presentarsi pubblicamente solo dopo l'ingresso delle truppe napoleoniche, e soltanto da allora non perse più tale diritto, anche sotto la successiva amministrazione austriaca. Ma significativamente, a dirigere la comunità triestina furono, nei primi decenni, esponenti della primogenita comunità evangelica di Venezia: troviamo così, tra i «veneziani» del consiglio presbiteriale triestino, i mercanti di Augusta Markus Christoph Balthasar e Karl Friedrich Balthasar von Hößlin, e altri²⁶.

²⁰ Wagner fu nel 1773 al vertice della Borsa; oltre una casa commerciale possedeva fabbriche ben avviate di cera e sapone e di canditi di cui, dopo la sua morte sopraggiunta nel 1781, la moglie Julia Ester assunse la direzione; cfr. P. Covre, *Mercanti luterani*, cit., pp. 25 ss. Quale console gli subentrò, intorno al 1808, Conrad Friedrich Wagner.

²¹ Solo nel 1782 l'imperatore autorizzò definitivamente la costruzione della chiesa; cfr. P. Dorsi, *Collettività di lingua tedesca*, cit., p. 563; H. Patzelt, *Evangelisches Leben*, cit., p. 31.

²² Dal 1768 al 1793 il patrizio rimase membro dell'associazione commerciale di Lindau (Sünfzen), benché visse a Trieste, dove morì. Dal 1793 al 1810 il figlio Johannes Elisäus, membro della stessa corporazione, si insediò a Trieste. A Lindau i vari Fels rivestivano uffici come quello del sindaco e del segretario comunale, o esercitarono professioni accademiche. Vedi A. O. Stolz, *Der Sünfzen zu Lindau. Das Patriziat einer schwäbischen Reichsstadt*, Konstanz, Lindau 1956, pp. 115, 231.

²³ Nel 1762 ricoprì l'incarico del direttore di Borsa, a nomina elettiva annuale; cfr. P. Covre, *Mercanti luterani*, cit., pp. 25 ss.

²⁴ Il ricco mercante Trapp (1731-1821) era, insieme al socio Rokert, titolare di una rinomata casa commerciale che sbrigava affari e spedizioni in tutta l'Europa e con l'Oriente e l'America settentrionale. Ivi, p. 26.

²⁵ Vedi P. Dorsi, *Collettività di lingua tedesca*, cit., p. 553; H. Patzelt, *Evangelisches Leben*, cit., pp. 33 ss., 63.

²⁶ Inoltre Emanuel Felix Michaelis di Vienna, Johannes Jakob Braig della città imperiale di Biberach; Theodor Löhley di Simau (Coburgo), Wilhelm Friedrich Kern della città imperiale di Dinkelsbühl, e infine Johann Ludwig Weber.

Nonostante la perdita della precedente supremazia nell'area mediterranea, la Serenissima non si rassegnò ad abbandonare i commerci con l'Europa centrale e settentrionale. Tra il 1759 e il 1781 il ristagno portò però una serie di rinomate case commerciali della «nazione alemanna» alla bancarotta, mentre anche ad Augusta alcune imprese molto esposte nel commercio transalpino andarono in fallimento. Resistettero alla depressione e continuarono a fare affari – anche di diversa natura – alcune famiglie mercantili da molto tempo residenti nella città lagunare, come gli Schorer, i Wagner, i Pfanz (di Augusta) e gli Schweyer (di Norimberga). In Giudecca, la fabbrica chimica Fratelli Svajer (Amadeus e Benedikt) produceva il medicinale «cremor di tartaro». Nel 1787 Amadeus Schweyer, che rivestiva anche funzioni di deputato al commercio, partecipò alla fondazione della Compagnia veneta di sicurtà²⁷. Dopo la morte dei due fratelli, avvenuta rispettivamente nel 1790 e nel 1804, il nipote Davide Giovanni Weber s'incaricò di guidare la Fabbrica chimica tecnica Weber - Eredi Svajer, spingendo la produzione a 50.000 chilogrammi annui di cremor di tartaro, per cui l'Inghilterra rappresentava il mercato estero più importante. Dal 1823, alla produzione dell'impresa si aggiunse la ceralacca²⁸.

Da Lindau, in Svevia, provenivano la famiglia mercantile evangelica dei Pfister nonché i patrizi Rader, specializzati soprattutto nel commercio del sale²⁹. Gli Heinzelmann, invece, commerciavano in tessuti. Questa dinastia di commercianti ebbe una parte notevole nello sviluppo della comunità protestante di Venezia, alla cui cerchia più ristretta i loro esponenti appartennero per un secolo e mezzo. Mentre Georg Jakob Heinzelmann dirigeva il commercio di tessili all'ingrosso a Kaufbeuren³⁰, i fratelli Johann Georg³¹ (1689-1731) e Johannes (1697-1765) si trasferirono a Venezia. Il primo vi si fermò temporaneamente, mentre il secondo vi s'insediò stabilmente per fondare un'impresa mercantile che manteneva stretti rapporti con Kaufbeuren, da dove peraltro arrivavano anche dei familiari per assolvere all'apprendistato da commerciante. Così, anche un figlio di Georg Jakob, ricevette la sua formazione nell'azienda veneziana dello zio Johannes³², il quale nel 1753 divenne console della «nazione alemanna» presso il Fondaco.

²⁷ *Nel primo centenario*, cit., p. 58.

²⁸ F. Basaldella, *Giudecca. Storia e testimonianze*, Marcon uniongrafica, Venezia 1989², pp. 121, 246.

²⁹ Membri iscritti della comunità furono Elisäus (dal 1719), Martin Matthias (1724) e Zacharias (1738); cfr. A. O. Stolze, *Lindau*, cit., pp. 120 ss.; T. Elze, *Geschichte der protestantischen Bewegungen*, cit., pp. 199 ss.

³⁰ La famiglia patrizia fece in origine parte della corporazione dei tessitori a Kaufbeuren. Diventati mercanti all'ingrosso e a lunga distanza, furono ammessi alla potente corporazione dei commercianti, riuscendo in seguito ad esprimere vari sindaci di questa città imperiale. La ditta *Gebr. Heinzelmann* era ritenuta la più grande casa di commercio in tessuti sulla piazza di Kaufbeuren; essa gestiva filiali in diverse altre città nonché un deposito merci in Bolzano. E. Eggel, *Die Kaufbeurer Heinzelmann im 18. Jahrhundert*, in «*Kaufbeurer Geschichtsblätter*», Verein, vol. 7, Kaufbeuren 1976, p. 224-232, qui pp. 230 s.

³¹ Nel 1714 fu iscritto alla comunità luterana di Venezia, ma nel 1717 andò ad Augusta.

³² Johannes fu iscritto nel 1715 alla comunità evangelica. I suoi cinque figli Johann Konrad (dal 1750 commesso e dal 1768 mercante, † 1810), Georg Daniel (1768 mercante, † 1816), Sigmund Christoph, Johann Georg Jakob e Seba-

Prima della diffusione dell'industria manifatturiera e di più efficienti sistemi di trasporto terrestre, i porti franchi imperiali di Trieste e Fiume non poterono fungere da porte d'ingresso per una consistente distribuzione di merce sul mercato interno dell'Impero. Non esistevano ancora le ferrovie né il canale di Suez, che poi avrebbe conferito al porto di Trieste una grande importanza. Per il momento, il Carso e le Alpi resero difficoltoso e oneroso l'avvio di merce verso nord, per cui Trieste e Fiume rimasero principalmente dedite alle esportazioni³³. Anche i porti adriatici dell'Austria riscontrarono dunque i problemi con cui Venezia era alle prese da tempo, *in primis* il fatto che buona parte dell'Europa settentrionale e centrale aveva più convenienza di convogliare il traffico attraverso i fiumi e i canali verso i porti del Nord e da lì sulle rotte atlantiche. Attorno a quelle vie di commercio, era cresciuta e prosperata un'impresa mercantile ricca di capitali e capacità d'investimento. Con la politica dei privilegi Vienna puntava ad attrarre almeno una parte di questi capitali stranieri, una strategia che produsse però anche effetti non desiderati. Accanto a mercanti pronti a insediarsi stabilmente, affluirono nei due porti franchi affaristi facoltosi e anche qualche cercatore di fortuna squattrinato. Molti stranieri inclini alla speculazione provvidero a riesportare i profitti, sottratti alla circolazione dell'economia locale. Nel 1775-85, ad esempio, le opportunità d'investimento attrassero dall'estero capitali cospicui, che però per la maggior parte ripartirono prontamente alla volta dei luoghi di provenienza. Ciò anche perché nei centri della finanza europea ancora si vedevano nei porti di «Trieste e Fiume più che altro agenzie di commercio levantine» che, in paragone ai porti sul Mare del Nord, apparivano solo come modeste «porte sul retro di casa»³⁴.

L'élite mercantile di Trieste si reclutava tra i membri della Borsa, alla cui direzione parteciparono anche i commercianti tedeschi. Commercianti all'ingrosso accreditati presso l'Imperial regio tribunale mercantile potevano partecipare alle contrattazioni dietro una delibera unanime della Deputazione di borsa, che a sua volta rappresentava l'intero ceto mercantile accreditato. L'elezione dei sei, poi dieci, mercanti che componevano la Deputazione veniva effettuata con un voto di maggioranza da parte della corporazione della Consulta, che era un consiglio composto da quaranta negozianti di borsa particolarmente esperti³⁵. Ebbene, per l'anno 1782 sono documentabili ben cinque deputati di borsa di estrazione protestante: Renner, Weber, Johann Leonhard Bogner, Fels e Büchelín. Naturalmente essi non rappresentavano l'unica comunità

stian Wilhelm († 1816), nel 1780 furono insigniti del titolo nobiliare da Giuseppe II; cfr. T. Elze, *Geschichte der protestantischen Bewegungen*, cit., pp. 84, 87, 232; H. Simonsfeld, *Fondaco*, cit., p. 183.

³³ Per una documentazione sull'interscambio triestino, per provenienza e destinazione dei carichi secondo la quantità e il valore delle merci movimentate nel 1767 e nel 1782, cfr. R. Finzi, *Trieste, perché*, «Working Paper» n. 63 (2000), Dipartimento di Scienze Economiche e Statistiche, Università degli Studi di Trieste, pp. 29 ss.

³⁴ W. Markov, *Triestiner Ostindien Kompanie*, cit., pp. 300 ss.

³⁵ Le nomine sia alla Deputazione che alla Consulta venivano avallate dal governatorato di Trieste (*Gubernium*); cfr. H. von Costa, *Freihafen*, cit., p. 117; M. Cattaruzza, *Cittadinanza e ceto mercantile a Trieste: 1749-1850*, in Id., *Trieste, Austria, Italia tra Settecento e Novecento. Studi in onore di Elio Apih*, Del Bianco, Udine 1996, pp. 57-84, qui pp. 67 ss.

confessionale presente tra l'élite mercantile triestina: nello stesso torno di tempo, dieci tra le più grandi compagnie di commercio appartenevano a titolari ebrei, e altre a tedeschi cattolici, greci e italiani. Ma sembra certo che nella seconda metà del Settecento il ruolo dei protestanti fosse notevole.

I Fels, i Büchelin e i Weber provenivano dalla città imperiale di Lindau, che dominava la navigazione mercantile sul Lago di Costanza. I direttori dell'Imperial regia privilegiata compagnia di Trieste e Fiume, Renner, Weber, Johann Georg Trapp, J. A. Wagner e Johann Heinrich Frohn³⁶, furono al contempo titolari di grandi società commerciali con sede a Trieste. Sulle navi di Frohn – di cui conosciamo i nomi: «Elisabetta», «Aurora», «Capricciosa» e «Filadelfia» – venne esportata un'ampia gamma di prodotti. Frohn promosse l'apertura di nuove linee di navigazione con il Nordamerica ed era considerato uno dei più facoltosi commercianti all'ingrosso nella Trieste del secondo Settecento; dal 1783 fu anche rappresentante della locale Compagnia delle Indie orientali, fondata nel 1775 ma destinata a fallire già nel 1785-86. Il ramo di commercio più importante fu la spedizione³⁷. Tra gli accreditati in borsa si trovarono inoltre Elisäus Rittmeyer, anche lui esponente dei mercanti di Lindau³⁸, il mercante G. H. Trapp, proveniente dal Principato elettore del Palatinato e attivo a Trieste sin dal 1775; e il mercante all'ingrosso Vinzenz Maurizio Edler von Mohrenfeld³⁹, che nel 1780 venne nominato agente commerciale del Principato elettore di Palatinato e Baviera. Quello triestino divenne, così, uno degli uffici consolari più antichi della Baviera, che fino a quel momento aveva designato agenti commerciali con patente di nomina soltanto a Bordeaux (1762) e ad Amburgo (1769). Nel 1811 Johann Jakob Gaddum⁴⁰ assunse la posizione di fiduciario consolare a Trieste per il Regno di Baviera, in un momento in cui lo scalo era occupato dai francesi. Gaddum fu, come del resto Frohn, adepto della comunità evangelica elvetica, la seconda comunità protestante di Trieste, che praticava non il tedesco ma la lingua italiana. Da una stima fiscale del 1808-09 del valore dei beni immobili e del capitale societario dei contribuenti triestini, risulta che il patrimonio dei più facoltosi mercanti tedeschi non fosse – o non

³⁶ Johann Heinrich (1739-1794) fu il figlio primogenito di una famiglia patrizia di Mannheim, attiva nel commercio di ferramenta e ben inserita nella corporazione dei mercanti. Nel 1772 contrasse matrimonio a Vienna; cfr. P. Covre, *Mercanti luterani*, cit., p. 24.

³⁷ H. Patzelt, *Evangelisches Leben*, cit., p. 19.

³⁸ La casa di commercio *Bartholomä Rittmeyer u. Comp.* fece parte dell'associazione mercantile di Lindau; cfr. A. O. Stolze, *Lindau*, cit., pp. 188, 197.

³⁹ *Beschreibung der Handlung und des Industriefleißes der K.K. Seestädte und Freihäfen Triest und Fiume*, Schumann, Leipzig, Orlandini, Triest 1804, p. 19.

⁴⁰ La famiglia di Mannheim s'associava alla corporazione dei mercanti e fu attiva nel campo dei frantoi di olio e dei mulini da cereali nonché dei torchi per la vinificazione della frutta; possedeva anche fabbriche di porcellana e filande di cotone (Heidelberg). I Frohn e i Gaddum provvidero a intessere relazioni matrimoniali. E. Bassermann, *Nachrichten über die Familie Frohn nebst Mitteilungen über die Familien Kußel und von Heiligenstein*, H. Haas, Mannheim 1906, pp. 59 ss.

fosse più – paragonabile a quella della borghesia commerciale di origine greca, ebraica e italiana⁴¹.

I germanofoni costituirono nella società triestina la componente linguistica più consistente dopo gli italiani e gli slavi. I censimenti effettuati nella città portuale negli anni 1765 e 1775 restituiscono una prima idea approssimativa riguardo alla provenienza geografica e alla stratificazione sociale degli immigrati di lingua tedesca⁴². Considerando che nelle province mistilingue di Carinzia e Stiria il tedesco fu prevalente, a Trieste i cittadini di lingua tedesca venivano in particolare dalla Carinzia, seguiti nell'ordine da quelli dell'Austria superiore e inferiore, di Vienna e della Stiria. Pur in misura minore, persone di lingua tedesca sono accertabili anche tra i nativi di Boemia, Moravia, Ungheria e Tirolo. Più modesta risulta la quota degli immigrati dai territori tedeschi, tra cui spicca la Baviera (con 10 e 35 abitanti rispettivamente)⁴³. A quanto pare, si trattava soprattutto di commercianti. L'istituzione di filiali di case commerciali e di aziende manifatturiere tedesche nelle città adriatiche e l'invio di rappresentanti – spesso membri della famiglia titolare – seguirono una strategia consapevolmente elaborata per rafforzare le proprie attività economiche, estendendo la rete degli affari a livello internazionale.

Dopo la morte di Maria Teresa, Giuseppe II continuò a dare sostegno non solo al lancio del porto di Trieste; all'interno della sua monarchia, cechi, serbi e ungheresi venivano facilitati nello sviluppo della loro lingua e letteratura. Con la sua legislazione iniziò una nuova era anche per i sudditi non cattolici all'interno dello Stato plurinazionale. L'editto di tolleranza del 1781 diede quindi un impulso anche all'industria e al commercio, concedendo a protestanti e greco-ortodossi libertà di culto nonché il diritto di costruire chiese e scuole. L'imperatore concedette anche la possibilità di rientro per i profughi di fede in precedenza espatriati. Un editto del 1782 concedette maggiori libertà religiose anche agli ebrei. A Trieste, tuttavia, la libertà confessionale non nacque con gli editti di tolleranza, ma si basava sin da prima sulle disposizioni per il porto franco⁴⁴.

Per i mercanti tedeschi di Venezia l'ingresso delle truppe francesi nel 1797 significò la fine di tutti i privilegi, mentre al contempo la città lagunare sembrava perdere ogni significato come base di commercio. I francesi introdussero il *Code civil* e imposero l'emancipazione degli ebrei. La pace di Campoformio, con la quale la stessa Venezia fu assegnata alla casa degli Asburgo, comportò un ulteriore declino della Serenissima,

⁴¹ P. Dorsi, *Collettività di lingua tedesca*, cit., pp. 550 ss. Nel 1809 i francesi obbligarono Weber e Trapp al versamento di contribuzioni.

⁴² Gli austriaci di lingua tedesca e i tedeschi provenienti dalle città imperiali e dai principati formarono due ambienti contigui, ma differenti: da un verso accomunati da lingua e cultura, rimasero dall'altro divisi parzialmente per confessione religiosa. Nel corso dell'Ottocento si sarebbe aggiunta una certa divergenza politica, in quanto i secondi seguirono con interesse la politica di Berlino.

⁴³ Per le elaborazioni, vedi P. Dorsi, *Collettività di lingua tedesca*, cit., pp. 547 ss.

⁴⁴ H. Patzelt, *Evangelisches Leben*, cit., p. 38.

tanto più che anche l'intera costa istriana e dalmata, già sotto il dominio veneziano fino al territorio di Cattaro, era caduta in mano agli Asburgo. Durante il temporaneo ritorno del governo francese, avvenuto alla fine del 1805, venne progettato di adibire il Fondaco dei tedeschi a sede dell'autorità doganale, idea questa scartata con il ritorno all'Austria, quando vi si installò l'ufficio postale. A ogni modo, nel settembre 1806 i commercianti tedeschi dovettero abbandonare la loro secolare dimora, che per più di 150 anni aveva ospitato anche il luogo di culto della comunità evangelica. Per poter celebrare le proprie funzioni religiose, nel 1813 la comunità prese in affitto la Scuola dell'Angelo Custode; Sebastian Wilhelm von Heinzelmann, il cui padre Johann era stato console del Fondaco, nell'anno successivo anticipò la somma per l'acquisto della Scuola, regalandola infine alla comunità⁴⁵.

L'opprimente dominazione francese, che nel 1797, nel 1805-06 e nel 1809-13 colpì anche Trieste, mise i commercianti di fronte al blocco del porto, a pesanti tassazioni e restrizioni delle libertà personali. L'Austria, per contro, in quei passaggi perse il suo accesso al Mediterraneo e un'importante posizione strategica. Il blocco continentale, proclamato dalla Francia contro l'Inghilterra nel 1806, avviò a Trieste un periodo di crisi economica il cui culmine sarebbe stato raggiunto durante la terza occupazione francese. Così, tra il 1808 e il 1812, la popolazione diminuì da 33.200 a poco più di 20.000 abitanti⁴⁶. Dal 1807 la marina britannica bloccò le coste dell'Adriatico, facendo dell'isola di Lissa il proprio caposaldo. La supremazia della flotta militare inglese ostacolava pesantemente la navigazione di altri Stati fino quasi a paralizzarne il commercio marittimo. Johann Christoph Ritter, nativo di Francoforte⁴⁷, riuscì a rompere il blocco continentale contrabbandando da Malta, che dal 1800 era un protettorato britannico, un carico di salnitro, importante per la produzione di polvere da sparo. Dopo la conclusione del suo apprendistato nel 1804, Ritter era stato assunto dall'impresa commerciale londinese Rougemont & Behrends compiendo numerosi viaggi d'affari, tra cui quelli a Lubecca, in Sicilia, a Malta, a Trieste, a Fiume e a Ofen (poi parte di Budapest). Nel 1807 fu attivo, per conto di un'altra casa inglese, sulle piazze commerciali siciliane e maltesi. In seguito si trattenne a Trieste, Fiume e Pest. Con il commercio di salnitro creò le basi del suo ingente patrimonio, che gli permise di fondare a Vienna, con il fratello maggiore Johann Karl, una Imperial regia casa di commercio all'ingrosso. Nel 1813 tornò a Trieste e aprì con la J. Ch. Ritter & Comp., un'altra impresa commerciale. Due anni dopo Ritter, detentore di pacchetti azionari

⁴⁵ T. Elze, *Geschichte der protestantischen Bewegungen*, cit., pp. 91, 98.

⁴⁶ Nel 1809 Trieste fu associata alle *Provinces Illyriennes*, ossia ai territori austriaci conquistati ed annessi dalle truppe napoleoniche sulle sponde orientali dell'Adriatico e nell'area delle Alpi orientali. Cfr. *Nel primo centenario*, cit., p. 66.

⁴⁷ Ritter (1782-1838) cominciò nel 1796 un apprendistato presso la ditta V. A. Mayer di Francoforte. Il quinto di nove figli del capo revisore doganale Johann Balthasar Ritter perse presto il suo padre. Dal 1533 al 1743 la famiglia aveva per sei generazioni espresso teologi e altri studiosi. Uno degli antenati di parte paterna era stato un teologo difensore di Lutero.

di varie compagnie d'assicurazione, comprò un'importante raffineria triestina di zucchero coloniale, che nel 1819 trasferì la propria sede nell'area doganale di Gorizia⁴⁸; dal Goriziano lo zucchero bianco penetrava perfino nei mercati più remoti della monarchia.

Nel bel mezzo di quei tempi agitati, nel 1808, a Trieste la fondazione della casa commerciale per spezie, farmaci e caffè di David Joseph Buchler fu coronata da un successo dirompente. Buchler & Co. estese il raggio dei propri affari fino alla Russia, concentrandosi sempre di più sull'importazione del caffè. Egli era originario di una dinastia di commercianti in vino di Gerlachsheim, che disponevano di importanti filiali ad Augusta, Francoforte, Colonia e Amsterdam. Era sposato con Euphrosyne, sorella di Joseph Anton von Maffei, futuro grande industriale di Monaco dedito alla costruzione di locomotive. Nel momento in cui il commercio di vini quasi s'arrestò a causa delle guerre napoleoniche e delle nuove barriere doganali, Buchler sottopose al suocero Peter Paul von Maffei la proposta di aprire a Trieste una ditta di importazioni. Maffei, immigrato da Trento nella città di residenza della Baviera, aveva fatto carriera quale commerciante all'ingrosso; possedeva anche un tabacchificio e una banca. Decise di sostenere il progetto del genero concedendogli, tra l'altro, un credito di 30.000 fiorini. Nel 1817 la famiglia Buchler si fece naturalizzare a Trieste e poco dopo, all'inizio degli anni Venti dell'Ottocento, Davide divenne ombudsman dell'imprenditoria commerciale⁴⁹.

Trieste e Venezia nell'epoca della Restaurazione

Dopo il crollo dell'Impero napoleonico, l'imprenditoria mercantile triestina non mancò di mettere in buona luce il proprio porto davanti ai sovrani europei riuniti al Congresso di Vienna. Le misure protezionistiche disposte dalle autorità viennesi per ripristinare le precedenti relazioni commerciali, ebbero di nuovo un particolare riguardo per il porto giuliano⁵⁰. Nel 1825 furono anche levate le barriere doganali tra l'Impero e il Regno Lombardo-Veneto. Dopo la loro reintegrazione nella compagine statale asburgica, i territori che avevano sperimentato l'amministrazione francese mantennero alcune di quelle che erano comunque delle conquiste sul piano giuridico.

⁴⁸ L'industria austriaca dello zucchero di canna inizialmente si concentrò a Trieste (importazione) e Vienna (consumo). La fabbricazione di zucchero dalla barbabietola, incominciata durante il blocco continentale, non riusciva ancora ad affermarsi. Dopo il 1819 la produzione di zucchero coloniale ricevette un nuovo grande impulso; cfr. R. Sandgruber, *Ökonomie und Politik*, cit., p. 188; H. Patzelt, *Evangelisches Leben*, cit., p. 126; (G. Stefani), *Die Jahrhundertfeier der Assicurazioni Generali 1831-1931*, Trieste 1931, pp. 24 ss.

⁴⁹ W. Buchler, *Dreihundert Jahre Buchler. Die Unternehmen einer Familie, 1651-1958*, Braunschweig 1958, pp. 52 ss., 59.

⁵⁰ U. Cova, *Il ruolo decisivo delle società di assicurazione e del ceto mercantile di Trieste per la fondazione del Lloyd austriaco*, in *Lloyd Triestino 1836-1986. Dall'Adriatico al mondo*, Trieste 1986, pp. 28-35, qui p. 29.

In queste province, tra le più evolute dell'Impero degli Asburgo, il commercio ebbe un ruolo centrale e già prima della rivoluzione del 1848 si sarebbero visti spuntare anche i primi germogli dell'industrializzazione. Nel complesso dell'Impero, tuttavia, il settore secondario fu ancora asfittico, con la sola eccezione della Boemia. Privo degli stimoli che avrebbero potuto dare uno sviluppo industriale più significativo, anche il sistema bancario rimase abbastanza arretrato, ragion per cui Vienna tentò di favorire con misure legislative lo sviluppo di banche e casse di risparmio. Più dinamico fu invece il settore assicurativo, anche perché era legato non all'industria ma al commercio, piuttosto fiorente. Per quanto concerneva il traffico marittimo, con Venezia, Trieste e Fiume la monarchia degli Asburgo ora disponeva di tre grandi scali. Solo uno di essi tuttavia, Trieste, dal 1818 fece parte della Confederazione germanica – fino alla sconfitta austriaca contro la Prussia nel 1866, con la conseguente esclusione dell'Austria – e quindi fu anche formalmente privilegiata. Gli utili realizzabili nel settore assicurativo furono infatti notevoli, e costituirono una forte attrattiva; anche per questo motivo non pochi armatori e commercianti di Fiume, Venezia e dell'isola di Lussino trasferirono i propri affari a Trieste.

Il numero dei consolati insediati a Trieste da parte di Stati interessati al commercio con Paesi lontani aumentò fortemente. Già dalla metà del Settecento i mercanti residenti venuti dalle aree della Germania meridionale e delle aree costiere del nord, per lo più anche capi delle comunità evangeliche, ricoprirono il ruolo di consoli per gli Stati nordeuropei⁵¹ e le città portuali della Germania settentrionale. L'anagrafe di Trieste registrò una quota crescente di naturalizzazioni di sudditi tedeschi: la quota più significativa di immigrati proveniva dalla Baviera⁵². A Trieste, 15 consoli rappresentavano altrettanti Stati⁵³. Tre anni dopo la morte di Gaddum, avvenuta nel 1815, la Baviera nominò il commerciante all'ingrosso Johann David Schnell-Griot di Lindau regio console bavarese. Già prima della Rivoluzione francese la Baviera e la Prussia erano stati presenti sulle piazze adriatiche tramite consoli e agenti. La Prussia ripristinò l'attività consolare nel novembre 1817 a Venezia e dal 1818 a Trieste, per meglio curare i propri interessi nell'area adriatica⁵⁴. Nella città lagunare, l'agente consolare Anton von Cornet curava gli interessi commerciali bavaresi nell'area del Mediterraneo. Tra i 13 consoli accreditati che in quel momento tutelavano gli affari mercantili di

⁵¹ Johannes Ludwig Weber nel 1818 divenne console svedese. Titolare di una casa commerciale nel 1815, acquisì la cittadinanza austriaca, e nel 1817 insieme a J. F. Renner, Trapp e J. E. Ritter formò la sovrintendenza della comunità evangelica; cfr. P. Covre, *Mercanti luterani*, cit., p. 26.

⁵² P. Dorsi, *Collettività di lingua tedesca*, cit., pp. 554.

⁵³ Stati Uniti d'America, Baviera, Danimarca, Francia, Modena, Portogallo, Prussia, Roma, Russia, Sardegna, Svezia, Svizzera, Sicilia, Spagna, Toscana. Fu vacante la rappresentanza della Turchia.

⁵⁴ *Hof- und Staats-Schematismus des Österreichischen Kaiserthums*, Wien 1818; Geheimes Staatsarchiv Preussischer Kulturbesitz, III. Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Atti dei consolati di Trieste e di Venezia; BayHStA, Atti del consolato Venezia (I) e del consolato di Trieste.

vari Paesi esteri a Venezia, quello della Baviera fu l'unico di uno Stato tedesco⁵⁵. Grazie all'alleanza con Napoleone⁵⁶, il giovane Regno fu sull'Adriatico un passo avanti rispetto agli altri Stati tedeschi. Nonostante la politica ondeggiante di Monaco, gli agenti commerciali bavaresi di Venezia e di Trieste occuparono quasi continuativamente il loro posto. Per l'organizzazione dei servizi consolari bavaresi ebbero gran peso le perizie e le proposte provenienti dagli enti di autogoverno corporativo delle categorie economiche. Particolare importanza nei dibattiti interni ebbe la corporazione mercantile di Norimberga, per la quale Trieste fungeva da testa di ponte per i suoi scambi con il Levante. Nel 1826 gli stessi organi esprimevano raccomandazioni per l'istituzione e l'assegnazione di agenzie commerciali nei giovani Stati dell'America centrale e meridionale. Nel 1830 e nel 1834, su incarico dell'amministrazione centrale delle dogane, formularono proposte per la nomina dei consoli sulle principali piazze mercantili europee⁵⁷. A Trieste, intanto, il numero dei consoli continuava a crescere, assestandosi su 27 entro il 1836⁵⁸. Tra questi, sette agivano per degli Stati tedeschi: le città anseatiche di Brema e Lubecca, i Regni di Hannover, Sassonia⁵⁹ e Württemberg e il Granducato di Baden⁶⁰.

Non mi pare ancora sufficientemente appurato in quale misura la flotta mercantile asburgica, pur indubbiamente in forte crescita, riuscisse a rimpiazzare i traffici marittimi delle ex potenze coloniali dell'America latina dopo la fine dell'*Ancien Régime*. Un'analisi quantitativa dei flussi di merce proveniente da Messico e Brasile potrebbe forse dare una misura dei vantaggi che gli scali dell'Impero asburgico trassero dal declino degli storici capisaldi commerciali dislocati sulla costiera atlantica dell'Europa occidentale, tanto più che gli Stati indipendenti del nuovo mondo preferirono stringere contatti commerciali diretti senza più intermediazioni spagnole o portoghesi. Ad aprire le coste del Brasile alla navigazione triestina era stato il direttore del Banco illirico d'assicurazioni, Graziadio Minerbi⁶¹. Dopo la stipulazione di relazioni diploma-

⁵⁵ Gli altri furono: Danimarca, Inghilterra, Modena, Portogallo e Brasile, Roma, Russia, Sardegna, Svezia, Sicilia, Spagna, Toscana e Turchia. Il consolato di Francia fu vacante; *Hof- und Staats-Schematismus*, ivi, p. 225. Nel 1813 il von Cornet risulta attivo come agente, ma forse lo era già dal 1808; *Hof- und Staatshandbuch des Königreichs Bayern*, München 1813, p. 96.

⁵⁶ Dal 1806 al 1810 l'espansione territoriale della Baviera portò all'inglobamento del Vorarlberg, della Contea di Tirolo, degli ex-Principati vescovili di Trento e Bressanone nonché dei *Welschen Confinen* intorno a Rovereto e il Lago di Garda; cfr. E. Weis, *Montgelas 1759-1838. Eine Biographie*, Beck, München 2008, vol. 2, pp. 428 ss.

⁵⁷ Solo dopo il 1871 la Camera di commercio di Monaco riuscì a rafforzare la propria influenza; cfr. G. Hetzer, *Die bayerischen Konsulate und ihre archivalische Überlieferung*, in «Archivalische Zeitschrift» vol. 80 (1997), pp. 139-155, qui p. 142.

⁵⁸ H. von Costa, *Freihafen*, cit., p. 115.

⁵⁹ Da circa il 1823, gli interessi di Dresda erano rappresentati dal mercante all'ingrosso F. T. von Reyer.

⁶⁰ Il mercante all'ingrosso e grande azionista Lutteroth (vedi nota 79), fu dal 1832 console per il Baden e dal 1837 rappresentò anche gli interessi commerciali del Granduca di Mecklenburgo, dal 1855 come console generale.

⁶¹ Fin dal 1780, Minerbi, commerciante di origine greco ebraica, aveva fondato una delle più rilevanti case commerciali; fu uno dei principali proprietari delle saline di Trieste nonché giudice del Tribunale commerciale e, sotto Napoleone, anche membro del Consiglio comunale; cfr. P. Cova, *Lloyd austriaco*, p. 33; *Il centenario delle Assicurazioni Generali*, cit., pp. 26 ss.

tiche tra il Brasile e l'Austria nel 1825 e la conclusione di un trattato commerciale e di navigazione l'anno successivo, dal 1828 un console rappresentava gli interessi del Brasile a Trieste. Probabilmente i rapporti dinastici non erano estranei all'intensificazione del commercio transoceanico⁶². In tutte le regioni con condizioni climatiche adatte furono create nuove piantagioni di caffè; specialmente in Brasile il caffè divenne il prodotto nazionale d'esportazione numero uno, seguito dal caucciù e dallo zucchero grezzo da canna. In tutta Europa si diffusero caffetterie come centri della socializzazione borghese, talora fungendo anche da circoli politici o letterari. Già nel Settecento «la bevanda dei turchi» era divenuta di moda nei salotti borghesi dell'America settentrionale e del nostro continente. A Venezia già dal 1647 erano nate le prime botteghe del caffè, mentre a Trieste in particolare i greci e gli esponenti della comunità elvetica del Cantone dei Grigioni avevano aperto di questi locali⁶³.

Se tutto questo fu di notevole stimolo per l'economia portuale triestina, a Venezia, per contro, nei primi decenni dopo il tramonto della Repubblica le costruzioni navali e l'industria ristagnavano (con la parziale eccezione dell'industria del vetro a Murano) e la laguna si stava insabbiando. Diminuendo l'importanza del porto, Venezia spostò l'epicentro di produzione dal bacino di San Marco verso la periferia nord-occidentale. Tuttavia, dall'apertura del porto franco nel 1830 e dalla franchigia doganale potevano trarre qualche vantaggio il commercio su commissione e le attività di import-export. Mentre la linea di navigazione a vapore verso Trieste era già stata avviata nel 1818, una più significativa possibilità di ripresa delle attività portuali si delineava con gli interventi di sistemazione del porto di Malamocco avviati negli anni 1840 e l'apertura, nel 1844, di linee di navigazione fluviale verso la Lombardia. Altri uomini d'affari austriaci, inglesi, norvegesi, francesi, tedeschi e svizzeri si stabilirono in laguna per diventare azionisti o soci di aziende commerciali e industriali insediate da tempo⁶⁴. Tra questi, i commercianti e finanzieri tedeschi furono particolarmente numerosi e attivi.

In generale, dagli anni Trenta dell'Ottocento la rivoluzione dei trasporti contribuì considerevolmente all'integrazione geografica dei mercati. La costruzione della Imperial regia privilegiata strada ferrata ferdinandea lombardo-veneta, tra Venezia e Milano, iniziata nel 1838 e completata a tratti solo tra il 1842 e il 1857, risale a un'iniziativa

⁶² La figlia dell'imperatore Francesco II, Maria Leopoldine, consorte dal 1817 del principe ereditario portoghese, con l'indipendenza di Brasile e l'incoronazione di Dom Pedro, divenne nel 1822 imperatrice della nuova monarchia costituzionale. Dopo la morte dell'arciduchessa asburgica, Dom Pedro I nel 1829 si sposò con Amalie von Leuchtenberg, nipote del re di Baviera Massimiliano I Giuseppe. Tra il 1826 e il 1839 la Baviera nominò sei agenti commerciali in Brasile. Si veda *Hof- und Staatshandbuch der Königreichs Bayern*, München 1833, p. 99.

⁶³ I commercianti tedeschi frequentavano in particolare il Caffè Stella Popolare; cfr. N. Carboni Tonini, *Note sui caffè a Trieste dal Settecento al primo Novecento*, in *Dal Litorale austriaco alla Venezia Giulia*, a c. di F. Salimbeni, Del Bianco, Udine 1991, pp. 291-296, qui pp. 290, 294 ss.; L. Rischbieter, *Globalisierungsprozesse vor Ort. Die Interdependenz von Produktion, Handel und Konsum am Beispiel «Kaffee» zur Zeit des Kaiserreichs*, in «Comparativ. Zeitschrift für Globalgeschichte und vergleichende Gesellschaftsforschung» 17 (2007) 3, pp. 28-45, qui p. 36.

⁶⁴ A. Bernardello, *Iniziativa economiche, accumulazione e investimenti di capitale (1830-1866)*, in AA. VV., *Storia di Venezia. L'Ottocento*, a c. di S. Woolf, IEI, Roma 2002, pp. 567-601, qui p. 567.

congiunta del 1835 di Francesco Varé e di Sebastian Wagner. L'ingegnere veneziano e il mercante tedesco – che si era consigliato con gli uomini d'affari tedeschi di Venezia – si aspettavano dalla possibilità di raggiungere la città lagunare dalla terraferma un rilancio dell'economia portuale e cittadina. La Camera di commercio di Venezia esaminò il loro progetto di una società accomandita per la costruzione ferroviaria, incaricando una commissione di cinque esperti di precisarla; tra loro c'era Friedrich Christian Oexle, un industriale e uomo d'affari di Augusta. Nel 1838 questi fu tra i promotori della Società veneta per la ricerca ed escavo di prodotti minerali, l'anno successivo tra gli otto fondatori della Società veneta commerciale che importava beni coloniali e cotone dall'America⁶⁵; nel 1840 avviò un mulino a vapore nell'ex chiesa di San Girolamo di Canareggio, con cui approvvigionava i fornai locali, ma esportava anche la farina fino in Brasile⁶⁶. Nel 1851 Oexle assunse il posto di console bavarese a Venezia, rimasto vacante dal 1845. Il collegamento alla terraferma per mezzo del ponte ferroviario, inaugurato nel 1846, favorì un certo sviluppo del turismo e aiutò la ripresa delle attività produttive, con l'effetto anche di incentivare lo sviluppo industriale alla periferia della città lagunare, e la maggiore specializzazione delle posizioni centrali come San Marco e Rialto in attività del terziario.

Rientrata la rivoluzione del 1848-49 dopo l'assedio di Venezia, nel 1851 l'imperatore Francesco Giuseppe autorizzò la riapertura del porto franco e dell'arsenale. Quest'ultimo fatto fu di interesse anche perché isuo fratello, l'arciduca Ferdinando Massimiliano, quale comandante supremo dal 1854, doveva riorganizzare la marina da guerra. Nonostante le peripezie politiche dell'epoca, Venezia stava dunque in quel torno di tempo riprendendosi, sia ammodernando le manifatture tradizionali sia insediando *ex novo* impianti industriali di una certa importanza, spesso con il concorso di investimenti esteri. A Salomon von Rothschild (1774-1855) facevano capo un commercio all'ingrosso di carbone e una salina con sede legale a Venezia. Il secondogenito del fondatore della dinastia Rothschild, nato a Francoforte e morto a Parigi, che nel 1819 si era stabilito a Vienna, fu proprietario anche della fabbrica di bitume I. r. Priv. Stabilimento adriatico dei cementi idraulici ed asfalto, avviata in Giudecca nel 1842 con macchine a vapore dell'ultima generazione⁶⁷. La decisione di Salomon di investire nell'estrazione del sale marino all'inizio degli anni Quaranta dell'Ottocento è da vedere «come parte di una strategia di espansione nella regione adriatica», come ha

⁶⁵ Wagner morì già nel 1835, Oexle (*1801) nel 1864. Vedi A. Bernardello, *La prima ferrovia fra Venezia e Milano. Storia della Imperial-regia strada ferrata ferdinandea lombardo-veneta* (1835-1852), Istituto veneto di scienze, lettere e arti, Venezia 1996, pp. 17 ss., 63, 159.

⁶⁶ L'impresa trasformata nel 1857 nella società per azioni I.r. Stabilimento di Molini a Vapore, con la perdita del mercato austriaco nel 1866 cadde in difficoltà; cfr. F. Bertuch, *Beiträge zur Vorgeschichte der Befreiung und Einheit Italiens*, Halle 1909, p. 80; A. Bernardello, *Iniziative economiche*, cit., p. 578.

⁶⁷ F. Basaldella, *Giudecca*, cit., pp. 220 s., 258 s.

fatto notare Ferguson⁶⁸. I suoi interessi, su cui si avrà ancora modo di tornare, erano volti a congiungere Vienna all'aerea industriale della Moravia tramite ferrovia e a prolungare tale linea dalla capitale austriaca fino a Trieste, integrandola con la navigazione mercantile nell'Adriatico, e inserendo nel circuito ad esempio la lignite e l'asfalto estratti e imbarcati in Dalmazia.

Le reti del commercio globale funsero in tutta Europa come canali di diffusione di innovazioni tecniche e organizzative. Dalla seconda metà del Settecento, i mercanti più agiati di Trieste allargavano frequentemente i loro affari all'armamento di navi mercantili. Per i proprietari delle singole navi o addirittura di piccole flotte mercantili, l'aspetto della sicurezza di nave e carico divenne sempre più importante⁶⁹. L'attività armatoriale si fece finanziariamente più impegnativa, e la saldatura con il settore finanziario «naturale». I presupposti sembravano favorevoli per gli armatori e anche per le assicurazioni: per quanto lo Stato di polizia neo-assolutista di Metternich limitasse le libertà politiche personali, la libertà d'impresa e di commercio ne ricevettero per converso ampio sostegno. Gli enormi capitali accumulati nel commercio a raggio mondiale furono alla ricerca d'ulteriore impiego. La fondazione di banche e assicurazioni, costituite come società private di persone o di azioni, offriva una prospettiva redditizia. Già nel 1766 la casa commerciale triestina Brentano Cimaroli & Venino aveva partecipato alla costituzione della prima società assicuratrice negli Stati asburgici; Brentano, la cui impresa commerciale due anni dopo andò in fallimento per l'esito negativo delle proprie speculazioni⁷⁰, fu di gran lunga il più importante tra i 52 azionisti fondatori della Compagnia d'assicurazioni, alla quale prese parte anche Renner. Questa esistette fino al 1811. I fondatori delle assicurazioni triestine provenivano dagli ambienti dei mercanti, fabbricanti, banchieri e avvocati, e furono dotati di notevoli mezzi. Nel 1826, ben 17 società lavoravano nel ramo dell'assicurazione marittima. Anche la crescente comunità tedesca della città adriatica fu attiva in questo settore. Nel 1830 fu istituito il Banco alemanno d'assicurazioni marittime, con un capitale sociale di 150.000 fiorini. Ma la banca d'assicurazione, diretta da Carlo D'Ottavio Fontana e altri due direttori, ebbe vita breve chiudendo i battenti già nel 1846⁷¹. In ambito marittimo una troppo scarsa dotazione di capitale e la mancanza di riassicurazione, al primo infelice combinarsi di grossi danni da rimborsare mettevano facilmente in forse la liquidità e sopravvivenza di un'assicurazione.

⁶⁸ N. Ferguson, *The World's Banker. The History of the House of Rothschild*, Weidenfeld & Nicolson, London 1998, p. 438.

⁶⁹ U. Cova, *Lloyd austriaco*, cit., p. 29.

⁷⁰ La famiglia Brentano si era insediata a Francoforte nel Seicento proveniente dal Lago di Como. Traffcava soprattutto in vino, spezie, generi coloniali e agrumi. Dal 1750 *Brentano & Cimaroli* commerciava da Trieste con l'Italia meridionale inviandovi in particolare merci provenienti dalla Slesia, dalla Sassonia e dalla Svevia; cfr. *Il centenario*, cit., p. 23. Secondo L. Panariti, *Il «dannato commercio»*, p. 126, la società commerciale nacque a Genova ed ebbe filiali a Livorno e Amsterdam.

⁷¹ *Die Jahrhundertfeier*, cit., pp. 38 ss.; H. von Costa, *Freihafen*, cit., pp. 125-135.

Divenne oltremodo importante per lo sviluppo del commercio e dei traffici a Trieste un renano di origine ugonotta di nome Karl Ludwig Bruck⁷². Sin dal 1836 si impegnò come presidente di un comitato triestino per la promozione di una ferrovia Milano - Venezia - Trieste - Vienna. Divenuto ministro del Commercio dell'Austria nel 1848-51, fece avanzare la costruzione del primo collegamento ferroviario con Trieste e le pianificazioni per il canale di Suez. Chi era Bruck? Dopo la sua partecipazione alla campagna militare prussiana contro le truppe napoleoniche, egli aveva lavorato prima in una libreria e poi come impiegato presso una fabbrica di Bonn. Al contempo, frequentava all'università qualche corso di diritto ed economia politica. Nel 1820 andò a Londra, per studiare ai Lloyds l'organizzazione della navigazione inglese e della borsa delle assicurazioni marittime, ma il suo tentativo di farsi assumere dalla *British East India Company* fallì. Nel 1821, Bruck arrivò a Trieste con l'idea di imbarcarsi per aggregarsi alla lotta d'indipendenza greca. Ma un primo impiego all'ufficio del console prussiano Carl Friedrich Brandenburg dissuase il filellenista di confessione protestante dai propositi rivoluzionari. Venne invece in contatto con il titolare di un grande emporio economico e finanziario, Franz Thaddäus von Reyer⁷³; la Reyer & Schlick si accingeva a diventare una delle imprese triestine più quotate nell'ambito dell'importazione di zucchero e caffè nonché di cotone, rum, legno e spezie. Reyer divenne presidente dell'Azienda assicuratrice fondata nel 1822, ben presto assunta a una delle maggiori compagnie d'assicurazione d'Europa, con numerose filiali all'estero. Nel 1828 Bruck si era imparentato via matrimonio con la casa commerciale Buschek & Co., che deteneva una partecipazione nell'Azienda assicuratrice, oltre a un filiale a Bahia in Brasile. Nello stesso anno ne venne nominato segretario generale, gestendone più tardi la liquidazione. Bruck si conquistò velocemente la fiducia degli ambienti mercantili triestini. Nel dicembre 1831 contribuì anche, ma solo indirettamente, alla fondazione delle Assicurazioni generali austro-italiche, adoperandosi a favore del progetto attraverso i suoi molteplici rapporti personali e altolocati.

Le famiglie Minerbi, Morpurgo, Parente, Ralli e gli altri promotori delle Generali⁷⁴

⁷² Bruck (1798-1860) era originario di Elberfeld (ora Wuppertal), che nel 1777 entrò a far parte della Baviera, poi, nel 1806, dell'Impero napoleonico e infine, nel 1815, della Prussia. Vedi *ÖBL*, vol. I, Wien 1957, p. 117; C. von Wurzbach, *Biographisches Lexikon des Kaiserthums Oesterreich*, II, Verl. der Typographisch - Literarisch - Artistischen Anst., Wien 1857, pp. 165-168; *Allgemeine Deutsche Biographie*, a c. di Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften, vol. 3 (1876), pp. 376-388; H. Best, W. Weege, *Biographisches Handbuch der Abgeordneten der Frankfurter Nationalversammlung 1848-49*, Droste, Düsseldorf 1996, pp. 109 ss.; H. Urbanski, *150 Jahre Generali - 100 Jahre Erste Allgemeine. Ursprung, geschichtliche Motivation*, F. Molden, Wien 1982, pp. 12 ss.; R. Charmatz, *Minister Freiherr von Bruck: Der Vorkämpfer Mitteleuropas. Sein Lebensgang und seine Denkschriften*, Hirzel, Leipzig 1916.

⁷³ Nativo della Valcanale (allora in Carinzia), Reyer (1760-1846), dopo gli studi a Klagenfurt arrivò nel 1782 a Trieste. La sua azienda, fondata nel 1803, ebbe tra l'altro filiali a Londra e armò navi proprie. Vedi R. Sandgruber, *Ökonomie und Politik*, cit., p. 188; *ÖBL*, cit., p. 106; P. Dorsi, *Collettività di lingua tedesca*, cit., p. 550; U. Cova, *Lloyd austriaco*, cit., p. 34.

⁷⁴ Tra cui più tardi fu anche Pasquale Rivoltella, cfr. H. Urbanski, *150 Jahre Generali*, cit., pp. 14 ss.

crearono una base finanziaria particolarmente solida, raccogliendo un capitale sociale dall'ammontare eccezionalmente alto di due milioni fiorini. Già nel primo anno di esercizio furono mandati agenti ad Alessandria, in tutta l'area d'interesse levantina e a Bordeaux. A Venezia, le Generali insediarono una seconda direzione. Inizialmente la nuova compagnia praticava soprattutto l'assicurazione marittima, ma offriva anche polizze contro i danni da incendio e grandine. Come nelle altre importanti società triestine d'assicurazione contro i rischi del trasporto marittimo, fluviale e terrestre, anche gli azionisti delle Generali furono in prevalenza grandi armatori oppure (com)proprietari di imprese locali del commercio all'ingrosso. Il primo consiglio d'amministrazione si compose di finanzieri greci ed ebraici, nonché di mercanti di lingua italiana e tedesca⁷⁵. Vediamo un po' più da vicino chi fossero questi ultimi.

Nel 1832 e nel 1835 entrò a farne parte l'industriale di Augusta barone August von Eichthal, in qualità di socio della casa commerciale triestina Hößlin & Springer⁷⁶. Il nipote del banchiere di corte di Monaco, Aron Elias Seligmann, rappresentava in quanto console gli interessi commerciali del Belgio, come del resto altri membri del consiglio di amministrazione, come Johann Wilhelm Sartorio, che era console della Sassonia, e Anton Tichy, rappresentante degli interessi della Prussia e del Brasile⁷⁷. Uno dei maggiori azionisti fondatori delle Generali, il già menzionato Ritter⁷⁸, nel 1835 si dimise dalla carica di primo presidente dopo aver avuto controversie con Johann Baptist Rosmini, dal quale venne rimpiazzato al vertice della società. Nel 1826 Hermann Lutteroth⁷⁹, figlio di un regio consigliere commerciale in Prussia, lasciò la casa commerciale e bancaria del cugino Ascan⁸⁰, la Lutteroth & Co., una delle prime

⁷⁵ L'assicuratore Sebastian Karl Rosenkart, socio della ditta Mayer & Rosenkart, costituì nel 1833 una casa commissionaria e di spedizione di generi coloniali; cfr. P. Dorsi, *Collettività di lingua tedesca*, cit., p. 555; *Il centenario*, cit., pp. 49-58.

⁷⁶ *Il centenario*, cit., pp. 51, 56, 90. La sorella di August, Caroline, fu la moglie del banchiere e commerciante Wilhelm von Hößlin, la cui impresa ebbe filiali, tra le altre, a Venezia e Trieste. Heinrich Hößlin, eletto nel 1835 "censore" delle Generali, fu socio delle imprese di Springer e più tardi di Uhlich. Fra i quattro direttori delle Generali, Gottlieb F. Springer fu considerato lo specialista dell'assicurazione marittima; ivi, pp. 55, 267. Anche D'Ottavio Fontana dal 1838 sedeva nel consiglio amministrativo.

⁷⁷ Sartorio trafficava in cotone e cereali. Dal 1829 al 1854 fu consigliere comunale, membro e dopo presidente della deputazione di Borsa. *ÖBL*, cit., p. 429. Tichy, dal 1810 socio della Wessely & Tichy di Trieste, era già attivo nel settore assicurativo. Con la fondazione della società commerciale Dutilh & Tichy (1828) divenne comproprietario di raffinerie di zucchero a Lubiana e Graz; cfr. *Die Jahrhundertfeier*, cit., pp. 28 ss.

⁷⁸ Il deputato di borsa manteneva rapporti estesi con i proprietari di fondi nei dintorni e con i circoli politico-economici. La famiglia venne in possesso di vasti poteri con giurisdizione proprietaria. Elevato, in riconoscenza dei suoi meriti, al ceto nobiliare ungherese nel 1829, Ritter fu conferito il titolo «von Záhony» secondo la cittadina nell'ex comitato Ungvár, dove possedeva uno zuccherificio da barbietola. Il diploma di nobiltà venne conferito anche ai fratelli e commercianti all'ingrosso, Christoph e Hektor Wilhelm; cfr. *Die Jahrhundertfeier*, cit., pp. 24 s.; H. Patzelt, *Evangelisches Leben*, cit., p. 294.

⁷⁹ Lutteroth (1808-1890), nativo di una famiglia luterana di banchieri a Mühlhausen in Turingia, aveva iniziato la sua carriera di mercante a Brema.

⁸⁰ L'influente commerciante Ascan Wilhelm Lutteroth aveva fondato la sua impresa nel 1815; nel 1835 divenne consigliere della città anseatica.

di Amburgo, per trasferirsi a Trieste ed entrare come socio nella ditta mercantile Crampagna, Kern & Co., la quale faceva capo alle Assicurazioni marittime⁸¹. Quando nel 1834 la società fu sciolta dopo la morte dei titolari, Lutteroth costituì con Johann Jodocus Anton Brentano la ditta bancaria Brentano, Lutteroth & Co; nell'anno successivo, entrò a far parte del consiglio d'amministrazione delle Generali. Il socio Brentano, invece, nel 1836 divenne console triestino della libera città di Francoforte, carica questa rivestita fino al 1851, quando passò al dicastero delle Finanze a Vienna come consigliere⁸². Un altro membro ancora del primo consiglio d'amministrazione delle Generali fu il sassone Gustav Adolf Uhlich. Arrivato a Trieste nel 1826, gestiva con i fratelli Eduard e Gotthard – titolari di ditte con sedi a Dresda e Smirne tra di esse collegate –, l'importazione di frutta. A Bolzano fondò nel 1829, con la locale casa commerciale Holzhammer, un'impresa di commercio su commissione, di spedizioni e d'importazioni, che ebbe un notevole successo. Il socio Holzhammer divenne, per contro, il primo agente delle Generali a Bolzano.

Nel 1835, insieme a Ritter, ai direttori Anton Seipelt e Springer nonché al dirigente Rosenkart, Uhlich si ritirò dalle Generali per passare al Banco adriatico, società al vertice delle assicurazioni triestine dell'epoca grazie a un'imponente capacità finanziaria. Tale società per azioni, fondata nel 1826 da Angelo Giannichesi di Zante con soci triestini, è considerata l'antesignana di una nuova assicurazione marittima e del trasporto, la Riunione adriatica di sicurtà (RAS, fusasi nel 2006 con la tedesca Allianz AG), di cui Uhlich sarebbe diventato uno dei direttori. Nel 1836 Alessandro Daninos giunse a Trieste con l'intento di lanciare in Austria un'iniziativa nei rami marittimo, incendio e vita per conto di tre grandi compagnie d'assicurazione di Anversa. Convinse i direttori del Banco adriatico, Giannichesi e Vita Salem, ad agire di comune accordo. Dato che il governo austriaco negava la concessione, fondarono nel 1838 la RAS come affiliata locale del Banco adriatico, per cui era sufficiente l'autorizzazione del governo del Litorale⁸³. Rimanendo membro della direzione fino al 1851, fu competenza di Uhlich espandere la rete di filiali della RAS in un entroterra triestino ampiamente inteso: il suo ruolo fu infatti decisivo anche per la costituzione dell'agenzia generale RAS di Vienna⁸⁴. Tra i fondatori⁸⁵ di provenienza tedesca, oltre a Lutteroth – che

⁸¹ Joseph Crampagna, Reyer e altri tre commercianti avevano costituito nel 1814 l'assicurazione marittima; cfr. H. von Costa, *Freihafen*, cit., p. 126; G. Sapelli, *Uomini e capitali nella Trieste dell'Ottocento. La fondazione della Riunione Adriatica di Sicurtà*, in «Società e storia» 26 (1984), pp. 821-874, qui p. 850.

⁸² P. A. von Brentano di Tremezzo, *Stammreihen der Brentano, mit Abriß der Familiengeschichte*, Bad Reichenhall 1933, p. 12. Il primogenito (Francoforte 1803 - 1870 Vienna) Anton Brentano, mercante e cittadino di Francoforte, acquistò nel 1867 la cittadinanza austriaca. Maria Theresia Caterina Brentano di Cimaroli (1710-1785) fu la bisnonna. Il successore di Brentano nell'ufficio di console, il commerciante all'ingrosso Moritz Scharff, nel 1853 contrasse matrimonio a Trieste con la famiglia von Brucker (Aloysie).

⁸³ G. Sapelli, *Uomini e capitali*, cit., pp. 844 ss., 849 ss.

⁸⁴ Uhlich (Bautzen 1802-1882 Zagabria) nel 1848 fu capitano della Guardia nazionale a Trieste; cfr. *Die Jahrhundertfeier*, cit., p. 29; *Nel primo centenario*, cit., pp. 221, 421.

⁸⁵ Altri membri della direzione furono Marco Kulchnich (*1786 Castelnuovo - Kotor) fino al 1855 e Stamaty Zizi-

sarebbe rimasto alla direzione della RAS fino al 1890 –, vi fu anche Carl Christian Schwachhofer. Nel 1815 il fabbricante di tessili di Magonza aveva assunto, assieme al fratello Ludwig, il controllo della manifattura di filo e panni di lana di Giuseppe La Brosse, considerato un agente segreto di Napoleone; nel 1835 divenne titolare unico della C. & L. Schwachhofer⁸⁶. Insieme a Giannichesi, Daninos e i proprietari di alcuni dei maggiori empori mercantili triestini, Schwachhofer e Lutteroth, furono gli azionisti più importanti dell'assicurazione⁸⁷. Lo strepitoso successo del nuovo istituto rese superfluo quella che sulla carta era stata la casa madre, il Banco adriatico, sciolto nel 1862.

Più ancora che non altri segmenti del settore, l'assicurazione marittima esigeva un'attenta valutazione dei rischi, tra i quali rientravano le condizioni geografiche, politiche e climatiche di ogni rotta marittima e il genere di ogni carico da assicurare su di essa. Spesso la mancanza di informazioni e statistiche affidabili stava all'origine di un'errata conduzione degli affari, per cui l'acquisizione di informazioni attendibili e soprattutto veloci divenne una premessa del successo commerciale. Anche i commercianti di caffè avevano bisogno di informazioni rapide sull'andamento dei mercati lontani. Le relazioni dei consoli ricevute dalle piazze più importanti sia per l'acquisizione che per lo sbocco del bene trafficato rendevano possibile una stima della raccolta, delle giacenze globali di magazzino e dello sviluppo futuro della domanda. Un'accumulazione localmente concentrata di *know-how* in ambiti contigui come esisteva a Trieste, poteva creare vantaggi particolari nella lotta concorrenziale globale per i traffici commerciali e finanziari⁸⁸. Però ci voleva un'iniziativa coordinata per sviluppare questo potenziale, sgravando le assicurazioni e società commerciali dalle costose e impegnative indagini singolarmente intraprese. Nel 1833 Karl Ludwig Bruck finalmente riuscì a ottenere l'adesione del ceto mercantile triestino a un suo piano, presentato già nel 1830. Questo prevedeva di creare, sull'esempio dei Lloyd's londinesi studiato anni prima, un'istituzione dedicata a procacciare e prontamente trasmettere a mercanti, spedizioni e assicurazioni notizie precise su traffici e mercati, e sulla navigazione lungo le principali rotte del mondo, attraverso una fitta rete di corrispondenti commerciali. Il Lloyd austriaco, fondato come «catasto navi» da 19 assicurazioni marittime, varie banche e azionisti singoli – tra cui persino Stati come la Baviera, la Grecia e l'Egitto –, teneva le statistiche del traffico marittimo corrente di Trieste e aprì un servizio

nia, sostituito nel 1839 da Michele Delta di Salonico (membro fino al 1847); cfr. *Nel primo centenario*, cit., p. 421; G. Sapelli, *Uomini e capitali*, cit., p. 853.

⁸⁶ Già nel 1801 i fratelli erano attivi nella tessitura. C.C. (1776-1843) fu membro della direzione della RAS fino alla morte. Suo nipote Adolfo (1811-1880), che aveva un commercio di tappeti orientali, gli subentrò alla direzione fino al 1855. Nel 1864 la ditta Schwachhofer & Vielli fu liquidata; cfr. *Nel primo centenario*, cit., pp. 118, 221.

⁸⁷ G. Sapelli, *Uomini e capitali*, pp. 866-870.

⁸⁸ L. Rischbieter, *Globalisierungsprozesse*, cit., pp. 31-35.

d'informazioni che attingeva dati da ogni dove, tra cui i giornali stranieri⁸⁹. La prima direzione del Lloyd riuniva 15 tra i personaggi più in vista del mondo economico di Trieste, tra cui Bruck e Carl Regensdorff. Quest'ultimo, nativo di Wangerooge nel Granducato di Oldenburg, fu attivo presso la Reyer & Schlick e aveva dato un deciso contributo all'istituzione dell'Azienda assicuratrice⁹⁰. Direttore generale del Lloyd austriaco divenne Reyer, uno dei maggiori importatori di beni coloniali e forse il più facoltoso e potente mercante di Trieste dell'epoca.

Ad eccezione dei due piroscafi della compagnia inglese che manteneva il collegamento con Venezia, il traffico marittimo e il commercio di Trieste con gli Stati italiani, la Grecia, l'Egitto e il Levante ottomano dipendeva dalla navigazione a vela, in prevalenza greca. Con innegabile lungimiranza, Bruck proponeva la fondazione di una società di navigazione a vapore che doveva regolarmente collegare Trieste con i più importanti porti dell'Adriatico e del Mar di Levante. L'imperatore Ferdinando I rilasciò l'autorizzazione proprio alla direzione del Lloyd e nel 1836, con il sostegno del principe Metternich e di un azionista del calibro di Salomon von Rothschild, la nuova compagnia di navigazione fu istituita, sotto la direzione di Bruck e la presidenza di Reyer, come seconda divisione del Lloyd austriaco. Nell'anno successivo fu aperta la prima rotta, quella per Costantinopoli. L'area d'azione privilegiata per il traffico di linea della compagnia sarebbe diventata quella dell'Oriente, ma il ramo di attività principale sarebbe divenuto il trasporto a nolo, per il quale il Lloyd acquistò in Inghilterra piroscafi e carbone. Il trasporto di carbone, in prevalenza dalla Gran Bretagna, costituì la voce singola più cospicua del bilancio.

Quando nel 1838 la società cadde in una crisi finanziaria, un prestito della Banca Rothschild ne evitò il crollo. Come contropartita il banchiere, che dal 1834 controllava la miniera di Siveric, ottenne un contratto per la consegna di carbone dalmata valido per tutti gli anni 1840. Il carbone solforoso dell'Austria venne impiegato soprattutto nel servizio di linea per Venezia e sulle linee per la Dalmazia. Per il rifornimento delle navi in rotta verso la Grecia e il Levante, Bruck acquistò carbone Newcastle di alta qualità⁹¹. Ormai il Lloyd stava agendo come una vera e propria compagnia armatoriale. Con l'ottenimento della concessione del servizio postale nell'Adriatico, pose le basi per l'ulteriore espansione nell'ambito del nolo marittimo e del trasporto passeggeri. Nel

⁸⁹ R. E. Coons, *Steamships, Statesmen, and Bureaucrats. Austrian Policy towards the Steam Navigation Company of the Austrian Lloyd, 1836-1848*, F. Steiner Verlag, Wiesbaden 1975, p. 43; W. Rohrbach, *Versicherungsgeschichte Österreichs Bd. I: Von den Anfängen bis zum Börsenkrach des Jahres 1873*, Holzhausen, Wien 1988, pp. 258 ss.

⁹⁰ Regensdorff (1792-1879), in quanto consigliere municipale e membro della deputazione di Borsa, promosse nel 1857 la nascita del cantiere Stabilimento tecnico triestino; cfr. *ÖBL*, cit., pp. 105 s.

⁹¹ R. E. Coons, *Steamships*, cit., pp. 40 ss. Sul prestito Rothschild, vedi pp. 90-94. Secondo Ferguson, *The World's Banker*, cit., pp. 434-438, la visione imprenditoriale di Salomon prefigurava probabilmente un sistema di trasporto integrato in ambito asburgico. Possedeva miniere di asfalto e di carbone in Dalmazia nonché la miniera di mercurio d'Idra (Idrija; ora Slovenia). La sua strategia di integrazione verticale mirava a un approvvigionamento di ferro e acciaio per la fabbricazione di rotaie che fosse indipendente dalle importazioni inglesi.

corso dell'estensione della propria rete di servizi e comunicazioni con il Levante, la Grecia e l'Egitto, il governo viennese lo incaricò d'istituire anche nelle maggiori città portuali di quell'area uffici per le spedizioni postali. Infine, il Lloyd ottenne anche i contratti di spedizione postale per conto della marina da guerra.

Durante la trentennale reggenza in Grecia di Otto I, figlio di re Lodovico I, per la Baviera in particolare aumentò l'importanza del traffico marittimo con il Mar di Levante via Trieste. Ma per Monaco il commercio levantino riservava particolari problemi: da una parte mancavano un trattato d'amicizia, un trattato commerciale o la ratifica di rapporti diplomatici con l'Impero ottomano, per cui la Sublime porta rifiutava di accreditare i consoli bavaresi nominati nel 1831 per Costantinopoli e Smirne⁹²; dall'altra, i consoli bavaresi installatisi nel 1836 ad Atene, a Patrasso e nell'isola di Siros nelle Cicladi, in forza dell'alleanza stretta con la Grecia quattro anni prima, non riuscivano ad assolvere alla loro missione. Nonostante i rapporti politici privilegiati, il collocamento dei prodotti finiti bavaresi sul mercato greco riusciva difficile a causa dell'agguerrita concorrenza prussiana. Di fronte a tali difficoltà il console bavarese a Trieste, Schnell-Griot, estese le proprie responsabilità anche agli affari in Grecia. Rimasto vacante il posto di Schnell-Griote, nel 1839 Bruck si offrì a Lodovico I come nuovo console bavarese. La Baviera prese in seria considerazione la domanda del direttore gerente del Lloyd, ma alla fine non l'accettò temendo di esporre gli interessi levantini della Baviera a interferenze austriache, ovvero del Paese ai cui interessi commerciali il Bruck sembrava troppo legato⁹³. Entrò in servizio della Baviera per 26 anni Georg Gwinner, un commerciante di Augusta e presidente del consiglio ecclesiastico della comunità luterana di Trieste. Lutteroth⁹⁴ invece tutelava dal 1840 gli interessi prussiani, prima nella veste di viceconsole, poi dal 1844 come console e infine, dal 1851, come console generale, rimanendo al contempo tra i quattro direttori del Lloyd.

Il cuore degli affari commerciali e delle contrattazioni di borsa locali divenne il Tergesteo, un complesso di edifici a galleria creato da Bruck nel 1842 con il sostegno del governatore conte Franz Stadion. Divenne sede di varie assicurazioni, di un istituto per la letteratura mercantile nonché del direttorio e della tipografia del Lloyd. Dopo la morte del suocero, avvenuta nel 1848, Bruck ereditò l'impresa commerciale e la compagnia armatoriale di Buschek, che si trovava in difficoltà finanziarie causate da una sua accomandita in Brasile. Durante la rivoluzione del 1848 il liberale Bruck, che

⁹² Esclusi rimasero i candidati dell'imprenditoria mercantile greca dell'Asia minore, poiché i sudditi del sultano furono indesiderati sul Bosforo nel ruolo di consoli stranieri.

⁹³ R. E. Coons, *I primi anni del Lloyd Austriaco: politica di governo a Vienna ed iniziative imprenditoriali a Trieste (1836-1848)*, Del Bianco, Udine 1982, p. 19, n. 19. Dal 1844 Bruck curava gli affari commerciali di Portogallo.

⁹⁴ Nel 1853 l'Austria elevò Lutteroth a barone, titolo nobiliare che la Prussia avrebbe poi confermato. Dopo la sconfitta dell'Austria contro la Prussia, la Confederazione germanica del nord gli affidava la rappresentanza a Trieste; cfr. H. Patzelt, *Evangelisches Leben*, cit., p. 293.

l'anno precedente aveva acquisito il diritto di cittadinanza a Trieste, fu eletto deputato della città giuliana all'assemblea nazionale di Francoforte, e Lutteroth deputato supplente. Il parlamento designò Bruck alla commissione economica e lo nominò presidente della commissione della marina. Con le discussioni ancora in corso a Francoforte, il governo austriaco nominò Bruck ministro del Commercio, dell'Artigianato e delle Opere Pubbliche, un dicastero di nuova istituzione. In tale veste si prodigò nella costituzione di tribunali mercantili e di una rete di camere di commercio e di artigianato. Nel 1850 sostituì la Borsa mercantile di Trieste con una Camera di commercio e industria⁹⁵. Egli si mostrò particolarmente impegnato nel voler migliorare le comunicazioni austriache con l'area dello *Zollverein*, l'unione doganale fondata nel 1834 senza l'Austria che di fatto comportò una divisione della Confederazione germanica sul piano economico. Bruck favorì l'avvicinamento dell'Austria – e ne avrebbe voluto l'adesione all'unione doganale –, nella speranza di creare uno spazio economico integrato di 70 milioni di abitanti in Europa centrale, di cui Amburgo peraltro non faceva parte, e che in Trieste avrebbe avuto il porto più importante quanto meno per il traffico con l'Oriente. Anche per questo motivo mise in primo piano l'ulteriore sviluppo della rete ferroviaria. Già nel 1848 era stato avviato il gigantesco progetto della *Südbahn*, il collegamento del centro con l'Adriatico, importante sia dal punto di vista economico che da quello militare. La mano di Bruck era anche dietro all'ampliamento dei due principali porti adriatici, e a Trieste il ministro istituì l'Imperial regia autorità centrale nautica, quale principale anello di congiunzione tra Stato centrale e navigazione marittima. Con lo sviluppo delle infrastrutture e la riforma delle poste e dei telegrafi diminuì la precedente asimmetria nella distribuzione delle informazioni tra le varie piazze finanziarie, rendendo realizzabili nuove tecniche mercantili come i contratti a termine. In quest'ottica, il ministro modernizzava anche il sistema consolare puntando, soprattutto in Levante, a rendere più sicuro il commercio. Dopo tre anni di grande fervore, nel 1851 Bruck tornò alla direzione del Lloyd di Trieste. Due anni più tardi riuscì a concludere un accordo commerciale con gli Stati dello *Zollverein*, pur vedendo fallire il suo progetto di adesione austriaca. Nel 1853, nell'imminenza della guerra russo-turca, Vienna lo inviò come internunzio a Costantinopoli. Né l'Austria né la Prussia intervennero direttamente, osservando una posizione neutrale percepita – in particolare dall'alleato tradizionale dell'Austria, la Russia – come filo-ottomana. Nel 1855, a guerra di Crimea ancora in corso, von Bruck fu richiamato a Vienna per essere di nuovo nominato nel Consiglio della corona, questa volta come ministro delle Finanze⁹⁶.

⁹⁵ H. Best, W. Weege, *Handbuch*, cit., p. 405; R. Sandgruber, *Ökonomie und Politik*, cit., p. 237.

⁹⁶ A causa delle sue benemeritenze per Trieste e dei suoi successi diplomatici, nel 1849 fu nobilitato con il predicato di barone. Uno scandalo politico suscitato da forniture per l'esercito durante la guerra del 1859, in cui fu coinvolto anche von Bruck, l'inducevano nel 1860 a togliersi la vita. R. Sandgruber, *Ökonomie und Politik*, cit., p. 241; *Primo centenario*, cit., p. 97; M. Cattaruzza, *Alle frontiere dell'impero: il litorale asburgico*, in *L'Adriatico. Mare di scambi tra Ori-*

Superata la crisi di Crimea, il 1857 sembrò di buon auspicio per chi da tempo sperava di legare il commercio greco più strettamente a Trieste. Ma le aspettative, nutrite soprattutto in Baviera, furono un'altra volta deluse, rimanendo precaria la posizione bavarese in Grecia, dove si fece fortemente sentire l'influenza delle grandi potenze protettrici Russia, Francia e Gran Bretagna⁹⁷. Dopo la destituzione, nel 1862, della monarchia «bavarese» di Grecia, il navigato agente del Lloyd austriaco Hermann Bernau, che per lungo tempo aveva svolto l'incarico di console onorario bavarese ad Atene, subentrò nel consolato di Venezia. La Casa di Wittelsbach sentiva un vincolo di gratitudine verso chi aveva dato sostegno incondizionato a re Otto, mettendosi tanto nei guai da subire anche la cattura da parte del nuovo governo greco provvisorio. Nel 1863 la Baviera designò il Bernau anche a console generale per i porti marittimi austriaci a Trieste, in una posizione ritenuta strategicamente importante⁹⁸. Dopo che l'Austria dovette cedere il Veneto a re Vittorio Emanuele II in conseguenza della propria sconfitta per mano della Prussia, Bernau rimase a Venezia come console di carriera (*consul missus*) della Baviera nel Regno d'Italia⁹⁹. Nel 1866 assunse la gerenza d'affari a Trieste il commerciante all'ingrosso Julius Stettner, nativo di Feuchtwangen. Ma con il completamento della ferrovia del Brennero nel 1867, gli interessi commerciali della Baviera si orientarono sempre più verso il porto veneziano. In una perizia del 1869 la Camera di commercio di Monaco valutò le conseguenze dell'apertura del canale di Suez per i commerci bavaresi. Suggerì al governo di contrattare con la *Südbahn* austriaca tariffe agevolate per la tratta Monaco - Verona - Venezia, un collegamento più conveniente rispetto al percorso Vienna - Trieste¹⁰⁰. L'apertura nel 1909 della ferrovia dei Tauri ridusse la distanza tra Trieste e Monaco da 722 a 515 km, indirizzando di nuovo la parte più cospicua delle esportazioni della Germania meridionale verso il più grande e meglio attrezzato porto giuliano.

Nella seconda metà dell'Ottocento, per le principali merci di trasbordo quali il caffè, lo zucchero e la frutta mediterranea e tropicale, nonché il vino, l'olio, il cotone,

ente e Occidente, IRSE, Pordenone 2003, pp. 91-105, qui p. 94; C. von Wurzbach, *Biographisches Lexikon*, cit., pp. 165-168.

⁹⁷ Nel 1858 la Baviera si decise di riassegnare i consolati rimasti vacanti da anni. Il posto di Atene venne dato a Hermann Bernau; cfr. G. Hetzer, *Die bayerischen Konsulate*, pp. 143 s.

⁹⁸ La Baviera desiderava denominare la sua rappresentanza «Consolato generale per i litorali austriaci», ma Vienna ne delimitò le competenze imponendo la dizione generale «Consolato generale per i porti marittimi austriaci con sede a Trieste»; G. Hetzer, *Die bayerischen Konsulate*, cit., p. 143, riporta che la monarchia degli Asburgo non gradiva di essere sotto osservazione da parte di rappresentanze francesi, inglesi o russe nei suoi territori adriatici confinanti con l'Impero ottomano, e quindi negò questa competenza anche ai bavaresi, per non creare un precedente. Oltre a Trieste, Venezia e Fiume, i porti marittimi furono Cattaro, Lesina, Lissa, Lusina e Cherso, Makarska, Portorè, Ragusa, Sebenico, Segna, Spalato e Zara.

⁹⁹ Nel 1871 entrambe le missioni sospesero le proprie attività con la soppressione dei consolati bavaresi fuori dall'Impero germanico. Per il *Reich* tedesco, il decano del corpo consolare, Lutteroth, mantenne il consolato generale a Trieste. Ivi, pp. 139 ss.

¹⁰⁰ H. Winkel, *Wirtschaft im Aufbruch. Der Wirtschaftsraum München-Oberbayern und seine Industrie- und Handelskammer im Wandel der Zeit*, Beck, München 1990, p. 46.

il ferro, il legno e i macchinari, Trieste confermava di essere lo scalo marittimo commerciale più importante dell'Adriatico. Dall'apertura del canale di Suez nel 1869, alla cui costruzione concorsero in misura consistente gli stessi ambienti commerciali e finanziari triestini, il porto marittimo nutriva le più rosee aspettative circa il proprio commercio di generi coloniali e di transito. Effettivamente, il commercio d'importazione realizzava fino al 1871 una crescita cospicua¹⁰¹. Rispetto alla rotta tradizionale attorno al Capo di Buona Speranza, l'idrovia artificiale più importante per i traffici mondiali dell'epoca accorciava di circa un quarto la via marittima tra l'Europa e l'India. Quale azionista della società di costruzione e di gestione del canale, la *Compagnie Universelle du Canal de Suez*, il Lloyd austriaco fu ora in grado di offrire collegamenti competitivi con l'Asia¹⁰². La prima società armatrice dell'Austria-Ungheria divenne così la compagnia di navigazione più importante del Mediterraneo e una delle maggiori al mondo. Il nuovo passaggio verso l'Estremo Oriente ridusse il prezzo allo sbarco delle materie prime e dei prodotti industriali. Dal 1857 la ferrovia transitabile da Trieste a Vienna senza più interruzioni consentiva spedizioni verso i maggiori centri di consumo. Tuttavia il porto di Trieste, a causa dell'insufficiente connessione ferroviaria con un entroterra più vasto in Europa e nella stessa Monarchia, non poté facilmente disfarsi della concorrenza dei porti del Nord e quindi non poté usufruire appieno delle potenzialità offerte dal canale di Suez.

Innovazioni industriali sull'Adriatico

Durante la seconda metà del secolo diciannovesimo, entrambi i porti vissero una nuova fase di crescita economica. La rivoluzione nei trasporti e nelle comunicazioni contribuì enormemente non solo all'espansione del commercio internazionale; la ferrovia e i piroscafi velocizzarono anche l'industrializzazione e intensificarono la mobilità delle persone. Soprattutto in Austria, che non era certo lo Stato più dinamico d'Europa sotto il profilo economico, le costruzioni e i trasporti ferroviari ebbero un ruolo chiave per la crescita industriale¹⁰³. Qui come in Italia, i capitali accumulati nei settori commerciale e finanziario vennero in misura crescente reinvestiti nell'industria. Ciò valeva anche per le nostre due città adriatiche.

A Venezia la cesura politica del 1866 creò un'entusiastica attesa di decollo. Sebbene le mancassero grosse aree di espansione periferica da adibire a nuovi usi industriali,

¹⁰¹ F. Babudieri, *I porti di Trieste e della Venezia Giulia dal 1815 al 1918*, in «Archivio Economico dell'Unificazione Italiana», serie I, vol. XIV, fasc. 2, Roma 1965, p. 153.

¹⁰² L'impresa sottraeva alla concorrenza tedesca, olandese e inglese numerosi passeggeri. Infatti, i collegamenti ferroviari giornalieri dal porto della Manica di Vlissingen a Trieste furono molto più veloci che non un viaggio in nave da un porto del Mare del Nord, via Gibilterra, fino al canale di Suez.

¹⁰³ R. Sandgruber, *Ökonomie und Politik*, cit., pp. 236 s.

commerciali o abitativi, la città stessa ebbe uno sviluppo assai rimarchevole tra l'unificazione al Regno d'Italia e la Prima guerra mondiale. Presupposti ne furono gli interventi sulla navigabilità della laguna e la costruzione della nuova Stazione marittima, che crearono le basi sia dell'intensificazione del commercio di transito intensificato con l'entroterra, sia dell'insediamento di nuove industrie sia, infine, dell'avvio del turismo. I complessi alberghieri che durante quei decenni vennero ingranditi sopraelevazione dopo sopraelevazione, testimoniavano insieme la crescita del settore e la mancanza degli spazi per un'espansione in orizzontale. Un ramo fiorente a parte era il commercio delle opere d'arte, che quasi senza eccezione ricorse al patrimonio artistico locale. Le principali responsabili dell'incessante crescita dell'occupazione furono però le aziende industriali, i cantieri, le fonderie, le industrie alimentari e le fabbriche tessili. La crescita in generale, ma soprattutto la crescente espansione industriale comportarono un rapido incremento demografico. Salendo da circa 90.000 a 170.000 abitanti nel corso dell'Ottocento, il numero degli abitanti quasi raddoppiò.

Tra i fondatori delle nuove fabbriche industriali vi furono numerosi stranieri, dall'inglese Neville allo svizzero Stucky, per non parlare degli esercenti francesi del gasometro e altri. Tra questi, anche gli imprenditori tedeschi investirono a Venezia. Nel 1877 i fratelli Herion fondarono un maglificio, spostando nel 1887 la produzione in Giudecca all'interno di una chiesa sconsacrata. L'impresa, che nel 1891 cambiò la ragione sociale in Fabbrica maglierie igieniche G. C. Herion, rimase in attività per quattro generazioni. Avviando nel 1877 due ulteriori società – una fabbrica di scope e un'agenzia generale per gli orologi di marca *Junghans*, dell'omonima azienda con sede nella Foresta Nera – i fratelli Herion operarono non solo come fondatori immigrati di imprese locali, ma anche come gestori di filiale per conto terzi. Durante i suoi viaggi in America, Arthur Junghans aveva fatto la conoscenza dei nuovi metodi di fabbricazione meccanizzata degli orologi e, dopo la sua entrata nella Fratelli Herion, nel 1899 nacque in Giudecca la prima produzione meccanizzata di orologi in Italia. L'azienda modificò la ragione sociale in Arturo Junghans & Hans Herion e ancora, nel 1901, in Fabbriche riunite d'orologerie di Junghans, Herion & Thomas Haller. Quando, nel 1903, Hans Herion si ritirò dalla società, Junghans inglobò la fabbrica veneziana nella propria impresa gestendola fino al sequestro del 1919 sotto il nome di Arturo Junghans¹⁰⁴. A suo tempo fu considerato uno dei massimi fabbricanti di orologi al mondo. Nel 1888, su invito del ministro della Marina Benedetto Brin, approdò in laguna un'altra impresa tedesca, la *Berliner Maschinenbau Actiengesellschaft vormals L. Schwartzkopff*, già fornitrice di siluri. Fino al 1901, nell'area dell'ex giardino botanico, le Officine Schwartzkopff produssero siluri per conto della Marina militare italiana¹⁰⁵.

¹⁰⁴ R. Petri, *La sfida lagunare: investimenti e imprenditori stranieri a Venezia*, in «Padania» n. 4 (1988), pp. 57-96, qui pp. 75-78; F. Basaldella, *Giudecca*, cit., pp. 227, 229.

¹⁰⁵ P. Hertner, *Industria degli armamenti italiana e capitale straniero: Il Silurificio Schwartzkopff di Venezia, 1887-1901*, in «Venetica», n. 8 (1987), pp. 65-93.

La posizione geografica di Trieste calamitava la navigazione internazionale e il commercio di transito verso l'Europa centrale. La popolazione ebbe nell'Ottocento un incremento da circa 36.000 a 155.000 abitanti nel 1890. Il porto di transito, divenuto così importante per l'industria e la vita dell'Impero, attraeva ormai una tale quantità di lavoratori, professionisti e uomini d'affari di varia nazionalità che non è facile farsi un'idea precisa del loro numero. Come attività complementari del commercio e della navigazione, nacquero nuove imprese industriali. Già nella prima metà dell'Ottocento erano sorti cantieri navali su iniziativa privata e del Lloyd. Una parte non secondaria nella nascita della cantieristica di Trieste ebbe un capitano di mare e ingegnere di Brema, Georg Simon Strudthoff. Dopo un impiego presso la Ibbotson Brothers & Co. di Sheffield, era giunto come comandante di una nave danese nella città adriatica. Dal 1822 l'ingegnere, dopo essersi sposato a Trieste, entrò come socio nell'officina di apparecchi nautici di precisione del cognato, l'ottico Giacomo Manzioli, rafforzando notevolmente lo sviluppo dell'impresa. Nel 1835 la produzione venne traslocata dal centro storico a Sant'Andrea, per essere notevolmente ampliata e diversificata. Strudthoff allestì le fonderie e officine meccaniche, le cui produzioni superarono ben presto la fabbricazione di apparecchiature nautiche e ottiche. Verso la fine degli anni Trenta, essendo la prima industria navalmeccanica di Trieste, lo stabilimento godeva in tutta la regione di una reputazione senza eguali. Ormai divenuto un «capitano d'industria», nel 1840 Strudthoff acquisì la cittadinanza triestina. I figli, che dopo la sua morte nel 1847 gestivano le Officine Strudthoff, ebbero ulteriori fortune grazie soprattutto alle commesse della marina militare. A Muggia, Wilhelm eresse un'altra fonderia e, dopo l'acquisto di un ulteriore terreno nella vicina località di San Rocco destinato alla costruzione di un secondo cantiere navale, dal 1854 si avviarono i primi due impianti per la fabbricazione di eliche di propulsione¹⁰⁶.

Alle ricche sovvenzioni governative di cui il Lloyd Austriaco godeva sin dall'entrata in carica di von Bruck come ministro delle Finanze, furono legate condizioni come il mantenimento di determinati servizi di linea verso l'Oriente e l'avvio di nuove linee e servizi postali. Così, comprare per la propria flotta delle navi costruite all'estero fu da allora in poi autorizzato solo in casi eccezionali. Per lavori di manutenzione periodica, le riparazioni e il varo di nuove navi, il Lloyd eresse nel 1853-60 l'Arsenale di Sant'Andrea. Alla creazione e al finanziamento del cantiere di San Rocco, e alla sua trasformazione, nel 1857, in società per azioni Stabilimento tecnico triestino (STT), parteciparono oltre ai fratelli Strudthoff, la Reyer & Schlick¹⁰⁷, il commerciante e armatore Edmund Bauer nonché il barone Pasquale Revoltella, banchiere e promotore del

¹⁰⁶ F. Babudieri, *Squeri e cantieri a Trieste e nella regione Giulia dal Settecento agli inizi del Novecento*, LINT, Trieste 1986, pp. 20 ss., 66.

¹⁰⁷ Morto il padre, dal 1846 a gestire l'impero commerciale e l'industriale furono Karl Freiherr von Reyer (1800-1872) con i fratelli Konstantin August R. (1801-1875) e Franz X. (†1851). Carlo Reinelt (Trieste 1825-1900 Trieste), che ereditò l'immenso patrimonio dello zio Karl, divenne nel 1875 unico titolare dell'azienda.

Lloyd¹⁰⁸. Con l'acquisto, nel 1897, del grande cantiere navale di Giuseppe Tonello, che era stato avviato nel 1852, lo STT divenne un vero e proprio colosso della meccanica navale e di gran lunga il più importante cantiere della Duplice monarchia, capace di varare anche gli incrociatori più possenti che la marina militare decidesse di commissionargli.

All'industrializzazione del Litorale austriaco, anche la dinastia di finanzieri e agro-industriali di Francoforte dei Ritter diede un contributo cospicuo. Hektor Ritter¹⁰⁹ portò avanti con i fratelli la gestione dell'impresa paterna J. Ch. Ritter & Comp. A Strazig (Podgora), vicino a Gorizia, dove era anche latifondista, Ritter creò un impianto per la filatura e tessitura del cotone, una filanda per un filato grosso di seta (il «fioretto»), un mulino e una cartiera. L'Isonzo gli fornì la forza motrice. Fu inoltre il mentore della Camera di commercio e artigianato di Gorizia aperta nel 1850, che come socio fondatore e presidente fino al 1878 sostenne con mezzi propri. Il Setificio Wilhelm Ritter & Co. di Strazig avviò la produzione nel 1853¹¹⁰. Eugen Ritter¹¹¹, figlio di Hektor, dopo gli studi a Graz e una formazione professionale nel commercio subentrò nel 1869 al padre nella gestione delle fabbriche, che intanto comprendevano anche impianti per la produzione di cellulosa di solfito e di tessuti di paglia, nonché una fabbrica per pasta di legno in Carinzia. Dal 1885 al 1903, Eugen detenne la presidenza della Camera di commercio, come aveva fatto il padre. Heinrich, nipote di Hektor nato nel 1869, creò invece una fabbrica di ghiaccio artificiale a Trieste e partecipò in modo cospicuo alla costruzione di uno iutificio e di un'industria tessile, mentre a Pingente avviò delle cave di marmo.

Nel frattempo la struttura economica e sociale della città di Trieste si stava trasformando. Nella fervente zona industriale tra Sant'Andrea e Servola affluirono numerosi tecnici ed operai specializzati. Il vecchio emporio era ormai divenuto un dinamico porto di transito e un'importante città industriale. Il continuo arrivo di nuova mano d'opera dalle regioni circostanti e l'afflusso di capitale austriaco e internazionale sottraevano all'élite economica di Trieste parte del suo tradizionale predominio economico e sociale. La borghesia economica comunque si adattava alle nuove condizioni dell'età industriale. Anche il settore dei servizi richiedeva sempre più impiegati e si formarono nuove libere professioni¹¹². Continuò anche l'afflusso di capitale umano imprenditoriale. Nel 1851 von Bruck aveva fondato con commercianti residenti il

¹⁰⁸ P. Dorsi, *Collettività di lingua tedesca*, cit., p. 555.

¹⁰⁹ Ettore Ritter (1816-1878) fu nobilitato nel 1855. Vedi note 47 e 78.

¹¹⁰ *ÖBL*, cit., pp. 179 s.

¹¹¹ Il barone Eugenio Ritter (1844-1919) fu deputato alla dieta regionale dal 1883 al 1897. Ivi.

¹¹² I commessi delle società commerciali triestine, un tempo esonerati, ormai dovettero prestare anche il servizio militare austriaco. Si veda: H. Patzelt, *Evangelisches Leben*, cit., pp. 42, 113; A. Millo, *La formazione delle élites dirigenti*, in *Storia economica e sociale di Trieste*, vol. 1, cit., pp. 381-410; idem, *Trieste 1719-1954*, in *Alpen-Adria-Städte im nationalen Differenzierungsprozess*, a c. di A. Moritsch, Verl. Hermagoras Klagenfurt - Ljubljana - Wien 1997, pp. 111-135, qui pp. 124 ss.

quotidiano «Triester Zeitung», nella cui tipografia trovò impiego, per fare un esempio, Ludwig Hermanstorfer. Il tipografo era arrivato dalla Baviera sposando un'italiana. Dieci anni più tardi Hermanstorfer possedeva una stamperia e partecipò con successo alle speculazioni immobiliari¹¹³.

Dopo l'abolizione della franchigia doganale nel 1891, l'ampliamento degli impianti portuali e l'allestimento di una zona di porto franco, la città adempiva sempre di più a una funzione di snodo nelle reti di infrastrutture dell'intero Stato. Al tradizionale commercio internazionale con i generi coloniali si aggiunsero l'importazione di materie prime e l'esportazione di legnami e zucchero, voci di sbarco e d'imbarco, queste, sempre più fondamentali, mentre varie agevolazioni fiscali, disposte dalla Duplice monarchia, favorirono l'insediamento di nuove industrie. Così, anche la Hausbrandt Trieste 1892 S.p.A. godette di un'esenzione tributaria decennale per i nuovi investimenti industriali. Anche per i settori tradizionali, quindi, le condizioni mutarono: la navigazione a vapore aveva cambiato la struttura dei costi nel commercio coloniale, per cui dalla metà del secolo il caffè, da bevanda di lusso per pochi poté diventare un bene di consumo di massa per vasti strati di popolazione. Si sviluppò una filiera produttiva del caffè specializzata e diversificata nei rami coltivazione, trasporto e tostatura. La prima torrefazione meccanizzata venne introdotta in Austria nel 1892 da Hermann Hausbrandt, discendente di una famiglia con origini amburghesi. Suo padre aveva accompagnato a Trieste i piroscafi del cantiere Vulkan di Danzica per conto del Lloyd austriaco, dal quale era stato assunto nel 1863 come capo macchinista. Hermann, nato a Danzica nel 1863, iniziò la carriera a Trieste come magazziniere e poi impiegato di varie ditte. Dopo esperienze lavorative ad Amburgo, Vienna e in Tirolo, cominciò un'attività in proprio nel commercio dei vetri, operando poi per alcuni anni nell'import-export. Il successo maggiore venne con l'innovazione di mercato rappresentata dalla torrefazione, in quanto i chicchi di caffè tostati si rivelarono un articolo molto richiesto¹¹⁴.

Rispetto al porto di Venezia, quello di Trieste fu di più agevole accesso per le navi di grande stazza. Verso il 1908 occupava l'ottavo posto tra gli scali marittimi europei. Con la costruzione della ferrovia dei Tauri, la *boom town* adriatica disponeva di un secondo raccordo con le aree più industrializzate dell'Europa centrale. L'espansione del porto e quella dell'industria si stimolarono a vicenda. Nella Trieste tardo asburgica,

¹¹³ La «voce della I. r. amministrazione provinciale e della comunità tedesca a Trieste» uscì fino al novembre 1918. E. Winkler, *Wahlrechtsreformen und Wahlen in Triest 1905-1909. Eine Analyse der politischen Partizipation in einer multinationalen Stadtregion der Habsburgermonarchie*, Oldenbourg, München 2000, p. 79; P. Dorsi, *Stranieri in patria. La parabola del gruppo minoritario tedesco nella Trieste austriaca*, in «Clio. Rivista trimestrale di studi storici» 37 (2001), 1, pp. 5-58, qui p. 41.

¹¹⁴ Carl Friedrich Hermann morì di febbre gialla nel 1892 a Santos (Brasile). La tostatura di caffè Hausbrandt fu tra le prime industrie a introdurre ferie pagate e una gratifica natalizia. Il figlio di Hermann, Robert, e il nipote, Robert, avrebbero rivestito i ruoli di console o di console onorario della Repubblica Federale Tedesca a Trieste; cfr. G. Carrari, *Protestantesimo*, cit., pp. 108, 140.

182 fabbriche davano lavoro a quasi 19.000 operai¹¹⁵. Accanto all'industria metallurgica e navalmeccanica, anche le industrie tessili e alimentari lavoravano materie prime importate via mare. Alla vigilia della Prima guerra mondiale, Trieste rappresentava così, insieme all'Austria inferiore e alla Boemia, il centro economico più dinamico della monarchia austro-ungarica.

Il reticolo dei rapporti: considerazioni conclusive

In sede conclusiva varrà la pena di soffermarsi su alcuni tratti caratteristici dell'immigrazione imprenditoriale, tedesca e per la maggior parte protestante, che abbiamo esaminato in queste pagine. I commercianti immigrati quasi sempre mantenevano il contatto con le loro regioni e famiglie di provenienza, allargando così le reti commerciali e creando migrazioni a catena. La presenza di parenti, amici o partner d'affari nei porti marittimi favoriva lo spostamento di altri uomini d'affari con al seguito mogli, figli, parenti e domestici. Poter contare su dei soci d'affari fidati all'estero era per varie ragioni un presupposto indispensabile del commercio a lunga distanza. Ad esempio, qualcuno doveva fungere da firmatario di fideiussioni e prestiti quando ciò occorreva alla conclusione di affari su una piazza lontana. Questa esigenza creò una circolazione a vasto raggio di informazioni riguardanti prodotti, prezzi, fornitori, clienti e situazioni politiche ed economiche locali.

Anche i matrimoni arrangiati per interesse servirono all'ampliamento dei rapporti internazionali degli affari. Celibi e figli della prima generazione di immigrati volentieri s'imparentarono con dinastie mercantili locali di successo e non di rado anch'esse della stessa origine straniera. In varie fasi il «mercato matrimoniale» della borghesia economica tedesca di Trieste sembrava intrecciarsi fortemente con quello omologo di Venezia. Per fare alcuni esempi: Johann Heinzelmann sposò a Memmingen Regina von Neubronner, figlia di ricchi patrizi di Kempten; loro figlio, Georg Daniel, divenne marito di Jakobine della famiglia mercantile Pfanz di Augusta, insediatasi a Venezia. Il primo matrimonio celebrato, nel 1745, dalla comunità evangelica di Venezia, venne contratto da Johann Georg Bensperg, commerciante in Venezia e figlio del borgomastro di Lindau, e Marie Susanne Pommer, figlia di commercianti anche lei¹¹⁶. Sempre a Venezia, un ottimo matrimonio fece Sebastian Fels di Lindau sposando una discendente dei mercanti e banchieri Heinzelmann¹¹⁷. Nel 1823 il parroco evangelico di Trieste, Heinrich Medicus, sposò Julie, figlia della famiglia mercantile Wagner di Norimberga che risiedeva in laguna da duecento anni. A Trieste, nel 1828, Bruck sposò

¹¹⁵ E. Winkler, *Wahlrechtsreformen*, cit., pp. 51 ss.

¹¹⁶ T. Elze, *Geschichte der protestantischen Bewegungen*, cit., p. 82.

¹¹⁷ Si trattava di Rosina Barbara, morta prematuramente nel 1778.

Marie, figlia del ricco armatore triestino Johann Buschek, mentre nel 1836 Brentano contrasse matrimonio con Anne Charlotte, figlia del console generale britannico per il Lombardo-Veneto, maggiore Sir Thomas Steven Sorell. Nel 1839 festeggiarono il matrimonio, sempre a Trieste, Amalie, figlia unica del facoltoso mercante Elisaeus Rittmeyer di Lindau, e Julius Hektor Ritter von Záhony¹¹⁸. Lutteroth, invece, nel 1840 sposò Emma de Petrettini, figlia di Giovanni de Petrettini, rettore e docente di letteratura classica dell'Università di Padova. In genere, nel microcosmo triestino fu relativamente facile combinare matrimoni anche tra discendenti di famiglie mercantili protestanti di origine tedesca e di altre famiglie dell'élite mercantile, finanziaria e industriale. Le famiglie di maggior successo formarono così un gruppo sociale al contempo locale e cosmopolita, tenuto insieme da numerose relazioni d'affari e matrimoniali, talora anche trasversali ai singoli gruppi di minoranza.

Negli anni Quaranta dell'Ottocento, circa la metà di tutti gli stranieri naturalizzati a Trieste era originaria degli Stati tedeschi. Ma fu una migrazione d'élite, e tale sarebbe rimasta. Nei censimenti di popolazione effettuati nel 1869 e nel 1910, con appena 790 e 961 residenti rispettivamente, la quota degli abitanti tedeschi rimase inferiore all'uno per cento (0,64 % e 0,42 %)¹¹⁹. Fino a metà Ottocento non esistevano circoli esclusivamente tedeschi. Il Casinò tedesco, ad esempio, fu un luogo di ritrovo delle élite borghesi cittadine di tutte le nazionalità. Mentre lo *Hamburger Ruderclub*, la prima associazione di voga di Trieste, fu fondato nel 1844 da cinque mercanti di Amburgo insieme ad altri soci di varia nazionalità¹²⁰. I tedeschi, come i germanofoni benestanti in generale, fecero parte dei vari circoli culturali dell'élite cittadina, in prevalenza di lingua italiana. Solo dopo la rivoluzione del 1848 si avvertiva una crescente separazione culturale tra chi si sentiva appartenere alla nazione italiana e chi a quella tedesca. Fu solamente da quel momento che nacquero associazioni e club di chiara impronta tedesca. A dire il vero, molte di tali iniziative venivano promosse o sollecitate dall'estero e non seppero conquistarsi nella vita culturale di una città europea come Trieste un posto di grande rilievo. Winkler menziona la fondazione, nel 1850, dell'associazione di ginnastica e canto *Triester Turn und Deutscher Gesangsverein* (da cui nel 1853 nacque il coro maschile *Deutscher Männergesangsverein*); nel 1851, di un circolo culturale molto esclusivo di probabile conio massonico, dal nome *Freundschaftsbund*¹²¹; dell'associazione culturale e musicale *Schillerverein*, scaturita nel 1859 dalla Società musicale che a sua volta era stata fondata nel 1852, e la cui direzione era nel 1857 passata in mano tedesca¹²². L'associazione ginnica *Turnverein Eintracht* fu il prodotto della fusione,

¹¹⁸ H. Patzelt, *Evangelisches Leben*, cit., p. 126; *Il centenario*, cit., pp. 51 ss.

¹¹⁹ P. Dorsi, *Stranieri in patria*, cit., p. 36. Per il gruppo germanofono, si veda Dorsi, *Collettività di lingua tedesca*, cit., p. 554; S. De Lugnani, *La cultura tedesca a Trieste dalla fine del 1700 al tramonto dell'Impero asburgico*, Italo Svevo, Trieste 1986, p. 52.

¹²⁰ P. Dorsi, *Stranieri in patria*, cit., p. 32.

¹²¹ Uno dei due direttori fu il console generale della Baviera Stettner.

¹²² E. Winkler, *Wahlrechtsreformen*, cit., p. 79; H. Patzelt, *Evangelisches Leben*, cit., pp. 38 ss.

promossa nel 1864 da von Reyer, tra due club creati l'anno precedente. Più tardi, anche Hermann Hausbrandt sarebbe stato tra i suoi dirigenti; Hausbrandt, uomo di successo di modeste origini, fu molto attivo nella vita associativa tedesca della città. Fu tra i fondatori della Casa tedesca (una struttura eretta nel 1902-03 in cui ancora oggi ha sede il *Goethe Institut*)¹²³, e tra gli iscritti attivi della sezione regionale del club alpino *Deutscher und Österreichischer Alpenverein*, dello *Schillerverein* e del *Verein Austria*. Più in generale, la nascita e sopravvivenza di scuole, case editrici, foresterie e botteghe tedesche dipendevano dal contributo finanziario degli imprenditori germanici che, a Trieste come in tutte le altre città portuali europee con una forte presenza tedesca, si prodigarono nella beneficenza e nella creazione di associazioni di supporto. Nel 1893 le autorità permisero la costituzione dell'associazione di soccorso *Deutscher Hilfsverein*, e nel 1898 venne registrata come associazione senza fini di lucro un'associazione dei tedeschi di Germania, la *Reichsdeutsche Vereinigung*. Nel 1907 nacque perfino il *Reichsbund Deutscher Eisenbahner in Österreich*, traducibile come Lega imperiale dei ferrovieri tedeschi in Austria¹²⁴. Mentre già nel 1827 le comunità elvetica ed evangelica di Trieste avevano fondato una scuola tedesca, la comunità tedesca di Venezia ne aprì una sua nel 1877, che però richiuse i battenti soltanto sette anni dopo per la mancanza di mezzi e alunni. Un secondo tentativo, intrapreso a Venezia nel 1893, ebbe migliore fortuna perché sia l'asilo che la scuola erano aperti ad alunni e alunne di tutte le nazionalità e confessioni¹²⁵. Nel 1871 anche a Venezia era stata fondata un'associazione tedesca, mentre verso il 1908 nacque anche qui un'associazione per cittadini appartenenti al *Reich*.

Tornando a una prospettiva più generale, si potrà constatare come anche il nostro caso confermi quanto lo sviluppo dell'economia europea sia dipeso dalla migrazione di imprese familiari e dalle reti commerciali ad esse appoggiate. Non meno dei mercanti greci, turchi, armeni, ebrei, inglesi, francesi e olandesi, anche quelli tedeschi si insediarono a Venezia e a Trieste attratti dalle opportunità offerte dal commercio marittimo di lunga distanza, ma anche dal dinamismo delle stesse città portuali e dei centri minori della fascia costiera adriatica. Dopo la fine dei privilegi legati alla istituzione del Fondaco dei tedeschi, l'afflusso di uomini d'affari germanici a Venezia riprese solo dopo il varo del porto franco nel 1830. Per Trieste, i periodi più significativi furono soprattutto quelli seguiti, nel Settecento, alla trasformazione della città in porto franco ed enclave di libertà religiose e, nell'Ottocento, quello della Restaurazione, quando la città superò Venezia come principale centro marittimo commerciale dell'Adriatico e caposaldo dei traffici con il Levante.

Per quanto riguarda la geografia delle provenienze dei commercianti tedeschi,

¹²³ S. De Lugnani, *La cultura tedesca*, cit., pp. 42-45 e 52 s.; H. Patzelt, *Evangelisches Leben*, cit., p. 144.

¹²⁴ E. Winkler, *Wahlrechtsreformen*, cit., pp. 53 ss; a p. 365, l'opera offre una panoramica generale delle associazioni e organizzazioni tedesche presenti in Trieste attorno al 1909.

¹²⁵ Durante la Grande guerra, i locali della scuola andarono perduti; cfr. S. Oswald, *Inquisition*, cit., p. 104.

abbiamo visto menzionare soprattutto le libere città imperiali della Germania meridionale, in particolare di ambito bavarese, nonché, in misura minore, i grandi porti dell'Hansa e la piazza finanziaria di Francoforte. L'ambiente mercantile e urbano, spesso patrizio, di provenienza della gran parte degli immigrati, concorre a spiegare il mantenimento dei rapporti tra i rami e le generazioni della famiglia, utili non solo a chi si era spinto lontano, ma anche a chi era rimasto nelle native città mercantili, non meno dipendenti dal commercio di lunga distanza. Il profilo prevalente dell'immigrante, come emerge dal materiale fin qui esaminato, vede prevalere l'uomo d'affari di media età, originario di ambienti urbani patrizi e mercantili, e di norma già reduce di trascorsi formativi ed esperienze lavorative su piazze lontane come Anversa, Amburgo o Londra. A Venezia i mercanti immigrati si radicarono nel Fondaco, a Trieste alla Borsa e nelle comunità confessionali da loro create. Ma anche a chi non apparteneva già in partenza al ceto borghese medio alto non era preclusa una rapida ascesa sociale. Un secondo profilo tipo è infatti quello del giovane in carriera, arrivato in tempo per formarsi e fare le prime esperienze professionali nelle aziende locali, spesso di recente insediamento anch'esse, per intraprendere in un secondo tempo un commercio in proprio o entrare come socio in un'attività già avviata. In questo caso non fu il luogo d'origine, bensì la città ospitante la rampa di lancio della nuova iniziativa e il centro del lavoro di rete.

L'atmosfera cosmopolita dei porti dell'Adriatico e le reti matrimoniali e confessionali aprirono ad alcune dinastie imprenditoriali orizzonti assai vasti. I loro esponenti crearono nuovi mercati, prodotti e servizi, e investirono nel commercio marittimo e in settori contigui come l'armamento navale, la banca e l'assicurazione marittima. Più che non a Venezia, a Trieste vari imprenditori immigrati giunsero a rivestire ruoli guida nella Borsa e nella Camera di commercio, ascendendo alle sfere più alte della locale borghesia commerciale e industriale. Alcuni divennero alti funzionari o uomini politici dello Stato multinazionale austriaco, influenzando la politica economica centrale e quella locale.

Quando, dopo il 1850, gli Stati dell'Unione doganale tedesca entrarono in un lungo ciclo di crescita e d'industrializzazione, l'emigrazione tedesca verso l'Adriatico cominciò a calare. Alla vigilia della Grande guerra la città cosmopolita e plurilingue di Trieste era diventata, con 243.000 abitanti, la terza più grande metropoli dell'Impero dopo Vienna e Praga. Già nei due decenni precedenti la guerra un crescendo di conflitti nazionali aveva insidiato anche qui la tradizionale promiscuità tra identità diverse. Dopo l'entrata nel conflitto dell'Italia, molti tedeschi lasciarono la città, mentre gli investimenti tedeschi prima ristagnarono e poi s'interruppero. A guerra finita, il nazionalismo imperante esigeva da tutti una professione univoca di appartenenza nazionale. L'identità cosmopolita era tramontata, e con essa il fervore dei commercianti e industriali tedeschi.

Note critiche

Fascismo e critica letteraria in due fascicoli della rivista «Transalpina - Etudes italiennes»

Fulvio Senardi

Si moltiplica il numero degli studiosi che dedicano il loro impegno all'epoca del fascismo, e si accumulano sui banchi delle librerie i volumi dedicati a questa fase della storia o a qualche suo particolare risvolto. Se è una moda, è benvenuta. Mai come in questi anni di vacillante autostima e di ansiosa interrogazione sulla propria identità nazionale da parte di cittadini a disagio con gli scenari della politica e con certi aspetti della società italiana, incapace di liberarsi delle sue tare secolari, la riflessione sul periodo più tragico del nostro recente passato può chiarirci le contraddizioni e il senso di un presente che a molti appare buio e inospitale.

A maggior ragione se i fasci di luce vengono gettati da fuori, da studiosi stranieri, estranei alle consuetudini domestiche e capaci di una salutare spietatezza di sguardo che non viene a patti con il revisionismo di politologi e politici. Chi scrive ricorda il piacere intellettuale e la soddisfazione morale causatigli dell'incontro con un volume di una studiosa statunitense, Ruth Ben-Ghiat (*La cultura fascista*, 2000) che conduceva il discorso non solo, com'è indispensabile in ogni seria ricerca storica, sulla base di un'inoppugnabile documentazione, ma senza concessioni a quella certa auto-indulgenza nella quale rischiano a volte di scivolare gli studiosi di casa nostra, specie se attestati in quell'ambigua terra di mezzo che separa la storiografia (i cui prodotti sono lettura di solito indigesta ai connazionali) dalla divulgazione (terreno ben più frequentato e quindi, ahimé, subdolo produttore di senso comune).

Da salutare positivamente quindi l'operazione condotta dall'Università di Caen che, su due numeri della rivista «Transalpina - Etudes italiennes», diretta da Mariella Colin (n. 12, 2009, pp. 204, Euro 15; n. 13, 2010, pp. 212, Euro 15), affronta un tema dell'importanza di *Fascisme e critique littéraire*, chiamando a collaborarvi una ventina di studiosi tra storici «puri» e storici della letteratura e della cultura, molti dei quali attivi nell'Università francese (C. Del Vento, A. D'Orsi, M. Baioni, X. Tabet, M. Cau, S. Lanfranchi, M. Colin, F. Chiarotto, A. Bechelloni, E. Cutinelli-Rendina, V. Agostini-Ouafi, C. Allasia, J. D. Olivieri, C. Piola Caselli, N. Bonnet, J. Spaccini, M. Galfré, L. Fournier-Finocchiaro, L. Negró Acedo, M. Niqueux).

L'approccio non è dei più usuali, ed in quanto tale giunge particolarmente gradito: la riflessione, nel suo insieme, ci consegna un utilissimo spaccato della vita intellettuale

italiana dagli anni in cui il fascismo muoveva i suoi passi iniziali, vantando una natura bellicosamente «pragmatica», alla prima organizzazione di un fronte della cultura in camicia nera (pietra miliare: il manifesto degli intellettuali fascisti del 1925, promosso da quel Giovanni Gentile che, quand'anche in crescente sospetto presso certi settori del partito – gli «anti-gentiliani» destinati infine a prevalere di cui ha scritto Alessandra Tarquini: *Il Gentile dei fascisti. Gentiliani e antigentiliani nel regime fascista*, 2009 – sarebbe apparso come il «padre nobile» e il garante intellettuale dell'Italia in orbace), agli anni del fascismo-regime. È proprio allora che, nel trionfo dello stato-partito (con tutte quelle interne contraddizioni segnalate di recente da Loreto Di Nucci: *Lo stato-partito del fascismo. Genesi, evoluzione e crisi 1919-1943*, 2009), il regime decide di dotarsi di una politica culturale, mette a libro-paga un bel numero di intellettuali ed altri ricatta e ammorbidisce garantendo loro comodi spazi di intervento (l'elzevirismo, per dirne uno) che permettono di salvare capra e cavoli (la coscienza e il tornaconto), elabora articolate modalità di controllo e censura sull'attività intellettuale in ogni campo della sua espressione (giornali, produzione artistica, scuola e università), fonda istituzioni che fagocitano le loro «gemelle» dell'età liberale (la reale Accademia d'Italia alla quale viene accorpata l'Accademia dei Lincei) o la Scuola di mistica fascista, istituita nel 1930 presso la sezione giovanile dell'Istituto fascista di cultura di Milano, vocata a diffondere il culto del duce e ad approfondire lo studio del suo pensiero, risolvendo nel modo più spiccio («Il duce ha sempre ragione») il problema di garantire al fascismo una «sponda» filosofica non troppo ardua concettualmente, e offrendo prebende e palcoscenici di visibilità a intellettuali allora come oggi affetti da «presenzialismo». Oltre a colpire spietatamente, con violenza spesso fisica, coloro che rifiutavano di piegarsi: in primo luogo Gobetti e Gramsci (cui «Transalpina» dedica notevole spazio), irriducibili avversari del fascismo e indisponibili ad accettare qualsiasi forma di sottomissione, anche quella puramente ipocrita cui il regime si sarebbe accontentato, ma pure un Giuseppe A. Borghese, di cui due bei saggi delineano il percorso politico-intellettuale, con le sue zone grigie e ambiguità. Vi sarà invece, ed è ampia schiera, chi prospererà serenamente all'ombra del regime, e fra questi Vittorio Cian che, come chiarisce «Transalpina», transita dal nazionalismo al fascismo (come molti «politici puri»: Rocco, Federzoni, Giuriati, Suvich), si riconosce pienamente nel regime e nei suoi valori ma non viene mai meno a consuetudini di compostezza accademica. Ed è una riflessione esemplare di una direzione di ricerca sui protagonisti minori e minimi, dentro e fuori l'accademia, di forme di «conformismo» intellettuale nell'epoca dell'Italia littoria troppo poco praticata se si prescinde dai nomi di maggior spicco. Giustizia vorrebbe (e con essa la qualità dei lavori proposti) che si indicassero partitamente il tema e le caratteristiche dei singoli contributi.

Lo spazio a disposizione tuttavia non lo permette, consentendo invece soltanto di attraversare velocemente l'ampio ventaglio di problemi e di prospettive squadernato dai due fascicoli della rivista. E si dovrà quindi sottolineare l'attenzione dedicata a quelle interpretazioni dei classici della letteratura italiana finalizzate a delineare un

canone letterario del fascismo, ansioso di apparire lo sbocco teleologico della cultura nazionale e quindi teso a «reclutare», nella categoria smaccatamente strumentale dei «precursori», scrittori come Dante, Machiavelli, Alfieri, Foscolo (e di converso risoluto a respingere, con operazioni di emarginazione se non di esclusione, intellettuali inconciliabili con i propri presupposti politico-ideologici, leggi Beccaria); mettere in rilievo le pagine che toccano il mondo della scuola – da sempre un punto dolente della società italiana, quello in cui meglio emerge l'endemico conflitto fra velleità e opportunismi politici, limiti intellettuali dell'élite colta e scarsità di risorse disponibili – e che risulta essere un terreno cruciale per la comprensione del fascismo, tanto dei suoi progetti di creazione dell'«italiano nuovo» che della sua capacità di costruire un consenso che, a quanto pare, è corso sottotraccia, in forma nostalgica, ben oltre gli anni del crollo del regime. Un ambito di ricerca che la storiografia dovrebbe quindi privilegiare (e che appare invece, come sottolinea un saggio della rivista, ancora in sostanza trascurato) per verificare la tenuta del mito di una scuola tiepida se non refrattaria nei confronti del regime e per approfondire tanto la sua struttura organizzativa che i contenuti di quegli strumenti di lavoro e di formazione che sono i libri di testo (tema affrontato, in «Transalpina», scavando in un manuale d'«autore», e precisamente *Oggi* di Bontempelli, del tutto particolare per la grande statura intellettuale del suo compilatore alle prese con il difficile compito di conciliare libertà creativa, fine gusto letterario e stereotipi di regime). Ma le analisi dei due volumi di «Transalpina» non si fermano qui, aprendosi su tematiche che consentono utili prospettive «laterali»: a proposito del problema della pratica e della teoria della traduzione, per esempio, che si colloca, in era fascista, su un orizzonte metodologico che risente delle riflessioni di Croce e Gentile, e che pure ammette percorsi originali come quelli di Gramsci e Debenedetti; oppure, in una sezione che fa corpo a sé, ancorché non avulsa dal tema centrale della riflessione collettiva, schierando una serie di utili confronti europei: l'italianistica francese negli anni del regime; il caso della Spagna, nella prospettiva del rapporto fra intellettuali e potere; l'uso politico-ideologico del realismo socialista nell'Unione Sovietica.

Non manca inoltre una riflessione a proposito di Luigi Russo, fra le migliori penne della seconda generazione crociana, colui che traghettò l'idealismo, oltre la cesura della guerra, verso le moderne sponde della critica «crocio-gramsciana» e che pure non disdegnò di misurarsi, da discepolo a maestro, con la speculazione di Gentile. O sulla cultura cattolica degli anni Trenta che annovera, tra varie espressioni di conformismo intellettuale o di nostalgia tomistica, le straordinarie esperienze di riviste come «Il Frontespizio», incubatoio dell'ermetismo fiorentino, o «La Riforma letteraria» di quell'isolato della cultura e della poesia che è stato Giacomo Noventa. È giusto chiudere ora su ciò che avrebbe forse dovuto aprire questo breve discorso, lasciando la parola a Christian Del Vento che, in una densa *Introduzione* sul n. 12 di «Transalpina» spiega motivazioni e finalità di una ricerca che, fin dal titolo poco consueto, «Fascismo e critica letteraria» appunto, ha inteso rivendicare una propria originalità d'approccio.

Si tratta di un terreno d'indagine, spiega il prefatore, che non «aveva mai costituito l'oggetto di uno studio d'insieme» ma di cui – senza negarne la natura di «soggetto complesso che si situa al crocevia di numerose discipline» – si avvertiva la necessità considerando l'importanza che ebbe – ma già a partire dal Risorgimento aggiungo io, come ha fatto capire Banti con il più famoso dei suoi contributi storiografici (*La nazione del Risorgimento. Parentela, santità e onore alle origini dell'Italia unita*, 2000) – il codice-letteratura per definire l'identità degli italiani, individuare i «precursori» delle formule politiche via via adottate, tener viva, fondare o rifondare l'idea stessa di nazione.

Enucleare un'«ideologia letteraria del fascismo» potrà inoltre aiutarci, da un lato, a mettere a fuoco la vera portata culturale di certe transizioni – cesure solo in apparenza radicali – tra pre-fascismo, fascismo e post-fascismo, dall'altro chiarire quanto il fascismo, in quali settori dell'attività culturale ed entro quali limiti, sia stato capace di produrre una propria cultura originale. Per non dire del merito più grande, metodologico e di contenuto: portandoci ben oltre il problema, per altro invecchiato, dell'esistenza o meno di una cultura «fascista» in senso stretto, un'indagine collettiva dal respiro tanto ampio, che ripercorre così tante esperienze, atteggiamenti, sensibilità, e dà conto di così tante scelte artistiche e culturali, di così tanti momenti di dibattito e di polemica, di conflitto o di piaggeria si dimostra capace di mettere in luce «quell'insieme di valori e di “culture” che il fascismo amalgamò, fece suoi, riadattò e mise in circolazione» (Patrizia Dogliani, *L'Italia fascista*, 1999). Subdolo parassita e astuto contaminatore, proprio perché raramente creatore originale. Scriveva Emilio Gentile, nel 2002 (*Fascismo. Storia e interpretazione*), che, nel caso del fascismo italiano, «è in corso una tendenza alla “defascistizzazione” retroattiva», consistente nel «togliere al fascismo gli attributi che gli furono propri e che ne caratterizzarono l'individualità storica». Tendenza che felicemente contrastano le oltre quattrocento pagine dei due numeri di «Transalpina».

Schede

Eno Mucchiutti, *Il cantante del lager*, a cura di Marco Coslovich, Collana «memoria/7», nuovadimensione, Portogruaro 2010.

La recente ultima edizione di una memoria eccezionale, quella del baritono Eno Mucchiutti, deportato politico in quattro *lager*, Dachau, Mauthausen, Melk ed Ebensee, premia l'impegno pluriennale della casa editrice veneta e del curatore Marco Coslovich, che tanto ha speso come storico e ricercatore intorno alle problematiche concentrazionarie e al recupero della narrazione delle testimonianze dei Salvati.

L'incontro personale con Eno Mucchiutti, poco tempo fa, mi ha lasciato il ricordo e l'impressione forte di un uomo fermo e deciso, con una personalità singolare ancora a novant'anni. Consapevole appieno della originalità della sua esperienza nei campi di concentramento, dopo sessant'anni scrive la sua storia di internamento con una autonomia di pensiero, con una libertà che non prescindono dall'orgoglio delle proprie capacità canore e dall'amore verso la musica. Queste qualità, che fanno di lui l'«italiano piccolo Gigli», distinguendolo dalla massa della moltitudine di deportati, sono salvifiche: proprio le doti di cantante, la bellezza della sua voce lo salvano, dandogli ad esempio la possibilità di un po' di cibo in più, di un piccolo privilegio, di un trattamento in alcuni momenti meno disumano. Ma anche la determinazione a vivere, a ritornare a casa, a non scomparire nell'anonimato insieme al mucchio di cadaveri accatastati nei *lager*, usando pure la difesa del proprio istinto egoistico, del calcolo utile: sono le vie percorse per poter un domani calcare di nuovo il palcoscenico, in un protagonismo che lo vede cantare in cast d'eccezione assieme a personaggi universali, come Maria Callas, Renata Tebaldi, Placido Domingo, Luciano Pavarotti, Katia Ricciarelli. Inoltre il racconto di Eno Mucchiutti è lucido e preciso, utile a ricostruire la vita di campi di cui la storiografia ancora sa poco, come il campo di Melk.

La cura di Marco Coslovich è attenta: scrive l'Introduzione, la Postfazione, che è un ricco saggio sull'*Adriatisches Küstenland: la deportazione nazista*, le *Indicazioni bibliografiche*, il *Piccolo glossario: il lessico della violenza*, la *Nota del curatore*, in cui precisa il suo ruolo, la sua funzione, i tramiti dell'incontro.

Silva Bon

Gabriella Nocentini, *Tutto questo va detto. La deportazione di Maria Rudolf*, Postfazione di Marco Coslovich, Collana «memoria/5», nuova dimensione, Portogruaro 2008.

Il volume nasce dall'intreccio del dialogo tra due donne: Maria Rudolf, partigiana di nazionalità slovena e deportata politica ad Auschwitz-Birkenau, poi a Flossenburg, infine a Plauen, e Gabriella Nocentini, intellettuale e docente illuminata. L'incontro avviene a Firenze, nel 2004, nella casa di Antonietta Rotondi, instancabile organizzatrice di visite nei *lager* nazisti; esso porta la curatrice della memoria ad un'esperienza esemplare e molteplice: a costruire una profonda amicizia con una donna che potrebbe essere sua madre, cui si avvicina con percezioni di attenzione, stupore, sensibilità, riconoscenza; a sedimentare la «scoperta» dall'interno del mondo concentrazionario nazista, arricchito da curiosità di conoscenza e di continuo approfondimento scientifico.

Maria Rudolf nasce a Gorizia ma abita fin da piccola in campagna a Zolla/Col, oggi in Slovenia. Qui vive la difficoltà di rapportarsi con la propria identità slovena, conculcata dalle leggi e dalla prassi fascista. Assiste alla persecuzione del proprio padre. Dopo l'8 settembre diventa, a diciassette anni, staffetta partigiana, fredda, coraggiosa e determinata. Arrestata e portata nelle carceri di Gorizia, viene «tradita» con false dichiarazioni, rilasciate dall'interprete al processo intentato contro di lei. Dalle carceri del Coroneo di Trieste parte con il *transport* n. 80 del 2 settembre 1944, come confermano i dati raccolti da Italo Tibaldi in *Compagni di viaggio*. Le particolari doti di salute fisica e morale salvano Maria Rudolf non solo dalla selezione del campo di sterminio, dall'incontro quotidiano con la morte, dall'umiliazione e dalla sofferenza declinate nei mille aspetti allucinati della detenzione; ma anche, una volta rientrata a Trieste, dall'amarezza, dall'impedimento a vivere, dal rancore e dall'odio contro chi è stato responsabile della sua deportazione. Maria Rudolf solo tardi nella sua vita ha preso coscienza dell'eccezionalità del suo percorso esistenziale, ma quando ha capito che *Tutto questo va detto* si è spesa con generosità per parlare ai giovani, per diventare testimone/accompagnatore nei viaggi verso Auschwitz con i «Treni della memoria».

Il volume, che si può proporre come utile lettura anche a livello didattico, è strutturato con cartine geografiche dei luoghi, con un album di fotografie, con documenti anastatici personali del processo subito e della deportazione. Seguono quattro lettere inedite scritte da Maria Licen, un'altra ragazzina deportata, lungo il viaggio verso il *lager* e raccolte da carabinieri o da militi italiani, della cui presenza nei treni si sa solamente attraverso altre due testimonianze, quella di Nerina De Walderstein e di Shlomo Venezia, e su cui sarebbe opportuno approfondire consultando gli archivi dell'Arma. La postfazione di Marco Coslovich *La generazione del ferro e del fuoco*, la bibliografia ragionata, l'abstract finale, chiudono con precise notazioni storiografiche la collazione del volume.

Valerio Marchi, «Una degna figlia di Israele». *Lina Gentilli di Giuseppe (San Daniele del Friuli 1883-Venezia 1901)*, Kappa Vu, Udine 2009, pp. 191.

Il recente lavoro di Valerio Marchi chiude una trilogia di titoli improntati alla ricostruzione del mondo ebraico in Friuli tra Ottocento e Novecento, partendo dal filo conduttore che delinea una singola figura di protagonista, quasi un'ossatura della narrazione storiografica stessa. Infatti, nel 2008, sempre per le Kappa Vu, l'Autore ha dato alle stampe: «*Il serpente biblico*». *L'on. Riccardo Luzzatto in Friuli fra culto della patria, antisemitismo e politica (1892-1913)* e *Il dottor Sachs. Un medico ebreo in Friuli e la sua famiglia tra Otto e Novecento*. L'aver qui preso come testimone della propria analisi una giovane donna, Lina Gentilli, morta a soli diciotto anni d'età, costituisce da un lato una scommessa, per le tenui tracce che la giovanetta ha lasciato; dall'altro, un pretesto ma anche un solido punto di riferimento per un discorso sulla società ebraica volto al femminile: e infatti lo storico parte dallo spolio attento e puntuale della stampa ebraica edita negli anni a cavallo tra i due secoli, locale e nazionale, per una esplicitazione delle problematiche femminili così come si delineano sotto la penna di rabbini, educatori, intellettuali, letterate e scrittrici.

Valerio Marchi procede nella puntuale ricostruzione di una breve vita di fanciulla e adolescente, studentessa a Venezia, mettendone in risalto le contraddizioni interne, proprie di una generazione di donne. Le spinte di Lina verso la modernità (l'amore per lo studio che la porta precocemente e singolarmente fuori dall'ambito familiare; la frequentazione di un *milieu* cattolico con cui si confronta e da cui viene positivamente riconosciuta, ad esempio) non impediscono la riproposizione di un modello femminile ispirato ai valori tradizionali, riconosciuti con felicità e gratificazione nel contesto sociale così provinciale, di San Daniele, di Udine, come nazionale. L'Autore tiene i fili narrativi più sottili e nascosti senza perdere di vista un quadro più ampio, quello della contestualizzazione che, pur partendo dalla microstoria, affronta le questioni spinose più generali nate dal processo di emancipazione degli ebrei in Italia durante tutto l'arco del lungo Ottocento, per adombrare con il nuovo secolo i pericoli di una integrazione totale che rischia di sfumare nella assimilazione nella società maggioritaria cattolica. Pertanto, secondo un'ottica ebraica che continuamente fa appello alla tradizione e all'ortodossia della Legge, la vita delle donne deve essere declinata secondo principi morali e comportamentali che rifuggono dalla modernità: valori messi appunto in pericolo da quel fenomeno di emancipazione femminile che sta muovendo i primi passi cogliendo le opportunità offerte dall'istruzione, dall'accesso a beni ed espressioni culturali alti, come la lettura, la musica, la danza, la pittura.

L'affresco di storia sociale delineato da Valerio Marchi si avvale della lettura di un'ampia tipologia di enti di riferimento: saggi storici oltre a fonti a stampa; contributi di discendenti che, in un contesto di famiglia allargata, producono pagine inedite; documenti fotografici di difficile reperimento; produzioni letterarie e poetiche coeve;

conoscenza profonda dei testi biblici. Infine, la sensibilità espressiva dell'Autore fa di questo lavoro una lettura felice, oltre che mezzo di conoscenza di una società tutta attraverso il paradigma di una individualità fanciulla.

Silva Bon